



Schéma d'offre cantonal pour les transports publics 2027-2030

Date de modification

22 mai 2025

Nom du fichier

Angebotskonzept_2027_2030_fr.docx

Publication OTP - DTT

22.05.2025

Inhaltsverzeichnis

1	Introduction	5
2	Processus de planification, de pilotage et de financement	6
2.1	Processus de planification	6
2.1.1	Compétences en matière de planification de l'offre et de l'infrastructure	6
2.1.2	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES Rail)	7
2.1.3	CRTU, programmes et projets d'agglomération	7
2.2	Financement de l'infrastructure	8
2.2.1	Compétences en matière de financement de l'infrastructure	8
2.2.2	Subventions d'investissement cantonales pour les transports publics	9
2.3	Financement de l'offre	10
2.3.1	Compétences en matière de financement de l'offre	10
2.3.2	Commande d'offre de prestations pour le trafic local et régional	10
2.4	Transport de marchandises	12
3	Évolution des transports publics au cours des dernières années	14
3.1	Évolution de la mobilité	14
3.2	Qualité de la desserte des transports publics	15
3.3	Évolution du trafic longue distance	16
3.4	Évolution des transports publics dans le canton de Berne	17
3.4.1	S-Bahn berne	19
3.4.2	CRT Bienne-Seeland-Jura bernois	20
3.4.3	CRT Haute-Argovie	22
3.4.4	CR Emmental	22
3.4.5	CR Berne-Mittelland	23
3.4.6	CRT Oberland-Ouest	25
3.4.7	CR Oberland-Est	27
3.4.8	Moonliner	27
3.5	Évolution des coûts et des recettes des offres de prestations pour les transports publics commandées par le canton	29
3.6	Évolution du taux de couverture des coûts dans le transport de voyageurs	30
3.7	Qualité des transports publics	31
3.8	Évolution de l'infrastructure des transports publics	34
3.9	Évolution de la communauté tarifaire Libero	38
3.9.1	Communauté tarifaire Libero	38
3.9.2	Évolution des prix de la communauté tarifaire Libero	39
4	Principes et objectifs de la planification cantonale des transports publics	42
4.1	Bases et objectifs de la politique des transports du canton	42
4.2	Principes et définition de l'offre de transports publics	44
4.3	Évolution de l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics	45
4.4	Principes d'élaboration des tarifs	47
4.5	Principes en matière d'investissement	48
4.5.1	Maintien, renouvellement et extension des infrastructures	48
4.5.2	Amélioration de l'accès aux transports publics pour les personnes handicapées	49
5	Évolution à long terme des transports publics dans le canton de Berne	50
5.1	Trafic international	50
5.2	Trains longue distance	51
5.3	S-Bahn Berne et trafic régional	54
5.4	Évolution de l'infrastructure ferroviaire	57
5.5	Évolution de l'infrastructure pour la desserte urbaine de Berne	58
6	Évolution des transports publics entre 2027 et 2030	60

6.1	CRT Bienne–Seeland–Jura bernois.....	60
6.1.1	Lignes ferroviaires	60
6.1.2	Lignes de bus	60
6.1.3	Desserte fine de l'agglomération de Bienne	61
6.2	CRT Haute-Argovie.....	62
6.2.1	Lignes ferroviaires	62
6.2.2	Lignes de bus	62
6.2.3	Desserte fine de l'agglomération de Langenthal.....	62
6.3	CR Emmental	62
6.3.1	Lignes ferroviaires	62
6.3.2	Lignes de bus	63
6.4	CR Berne-Mittelland	63
6.4.1	Lignes ferroviaires	63
6.4.2	Lignes de bus	63
6.4.3	Desserte fine de l'agglomération de Berne	64
6.5	CRT Oberland-Ouest.....	65
6.5.1	Lignes ferroviaires	65
6.5.2	Lignes de bus	66
6.5.3	Desserte fine de l'agglomération de Thoune	66
6.6	CR Oberland-Est	67
6.6.1	Lignes ferroviaires	67
6.6.2	Lignes de bus	67
6.6.3	Desserte fine de l'agglomération d'Interlaken	68
6.7	Évolution de l'offre nocturne	68
6.8	Offres à la demande dans le canton de Berne.....	69
6.9	Passage à la motorisation alternative dans les transports par bus.....	69
6.10	Tarifs et systèmes de distribution	70
6.11	Interfaces de transport.....	71
7	Tableaux et Annexe	73
	Liste des abréviations	73
	Sources	74
	Annexe I Contrôle des résultats	75
	Annexe II Situation prévue 2027 - 2030.....	75
	Annexe III Situation prévue 2027 - 2030 pour le trafic local.....	75
	Annexe IV Lignes Moonliner 2027 – 2030	75
	Annexe V Propositions des CR/CRT.....	76

1 Introduction

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

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

Le présent schéma d'offre 2027-2030 offre une vue d'ensemble de l'évolution des transports publics ces dernières années et définit l'évolution visée à moyen et long termes dans le canton de Berne. Les chapitres 3 et 4 du schéma d'offre constituent le rapport au sens de l'article 13 LCTP : ils présentent la mise en œuvre de l'arrêté sur l'offre 2022-2025 ainsi que des prévisions concernant le contenu de l'arrêté sur l'offre 2027-2030. Le schéma présente en outre le contexte, les conditions-cadres et les objectifs relatifs à l'évolution des transports publics.

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

Après la consultation technique, le présent schéma d'offre cantonal, qui constitue le rapport actualisé sur les transports publics, sera présenté au Grand Conseil en annexe de l'arrêté sur l'offre et du crédit-cadre d'investissement pour les transports publics.

Le document actuel ne tient pas compte des mesures d'économies évoquées par la Confédération. Si les Chambres fédérales venaient à confirmer les coupes annoncées, qui s'élèvent à 200 millions de francs par an dans le secteur du trafic régional de voyageurs (TRV), les conséquences seraient non négligeables. Dans le canton de Berne, il faudrait envisager d'augmenter les tarifs, de renoncer à l'extension de l'offre, voire de réduire l'offre. Il n'est pas prévu de mobiliser les subventions cantonales pour compenser les coupes fédérales.

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

2 Processus de planification, de pilotage et de financement

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

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

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

2.1 Processus de planification

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

La Confédération est chargée de planifier le développement du réseau ferroviaire en se fondant sur les besoins du trafic longue distance, régional et de marchandises. Sur mandat de l'Office fédéral des transports (OFT), les CFF élaborent un projet d'offre national pour le trafic longue distance de voyageurs. L'OFT, en collaboration avec la branche concernée, établit de son côté un projet d'offre concernant le transport de marchandises. La planification du transport régional incombant aux cantons, ceux-ci développent des schémas d'offre régionaux (voir Illustration 1) dans le cadre des régions de planification de la CTP (régions intercantionales de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics)¹.

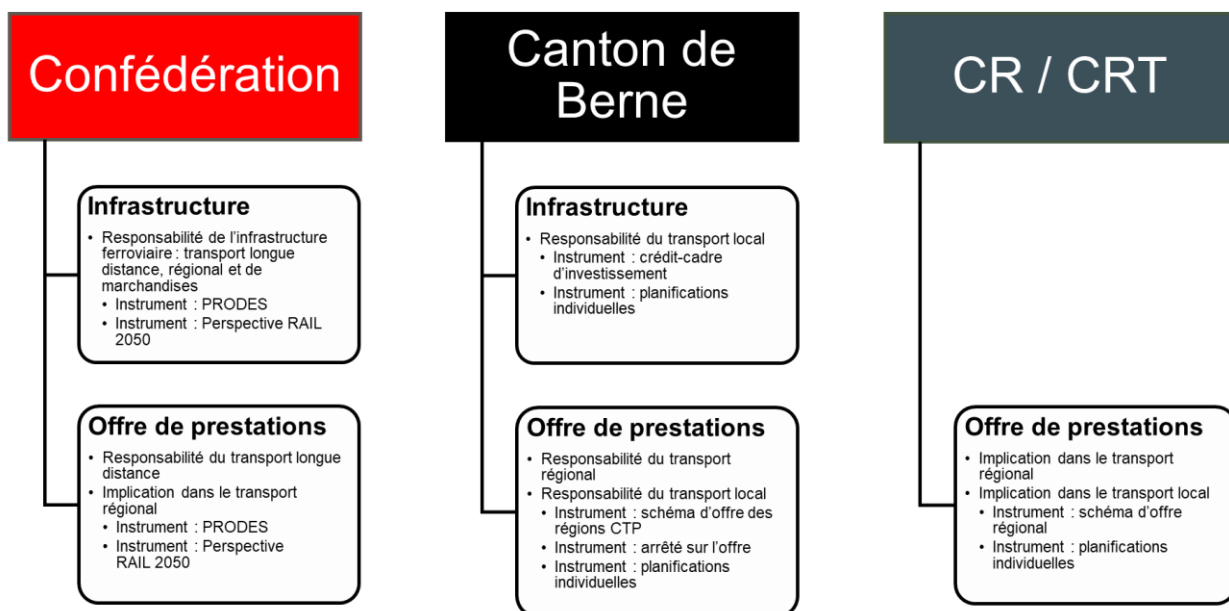


Illustration 1 : Compétences en matière de planification des transports publics

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

L'instrument de planification du développement de l'infrastructure ferroviaire au niveau fédéral est appelé « programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire » (PRODES Rail). L'OFT regroupe les schémas d'offre nationaux et régionaux dans une planification globale actualisée périodiquement. Les étapes d'aménagement sont en principe approuvées tous les quatre à huit ans par le Parlement fédéral.

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

En vertu de la LCTP, les conférences régionales (CR) et les conférences régionales des transports (CRT) sont notamment chargées des tâches suivantes :

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

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

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

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

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

L'EPF de Zurich a été chargée d'examiner le message 2026 en cours d'élaboration, considéré comme trop coûteux et susceptible de présenter des problèmes de financement, conjointement avec le programme d'aménagement des routes nationales et d'autres grands projets à venir. La réalisation de cet examen, baptisé « Transports '45 », retardera l'adoption du message par le Conseil fédéral à l'intention du Parlement.

2.1.3 CRTU, programmes et projets d'agglomération

La conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) est aussi un instrument de référence pour la planification du développement des transports publics dans le canton de Berne, qu'elle contribue àordonner. Pour l'essentiel, l'objectif de la CRTU est d'orienter le développement de l'urbanisation vers des secteurs où la desserte est déjà proposée ou semble possible dans le respect de l'environnement et à un coût avantageux. La CRTU est établie pour quatre ans par les CR/régions de planification dans les périmètres des CR, puis approuvée par le canton à titre de plan directeur régional. En 2025, les sept

régions vont soumettre, pour la quatrième fois déjà, une version actualisée de la CRTU au canton pour approbation.

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

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

Les exigences posées à un projet d'agglomération sont définies par la Confédération dans l'ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) et les directives correspondantes (DPTA). La participation de la Confédération aux mesures oscille, selon l'impact et l'évaluation coût-utilité du projet d'agglomération dans sa totalité, entre 30 % et 50 % des coûts d'investissement. Le projet d'agglomération concerné doit avoir été évalué positivement. En 2025, les projets d'agglomération seront soumis pour la cinquième fois à la Confédération. Dans le canton de Berne, ce sera le cas pour les agglomérations de Berne, Biel/Bienne-Lyss, Thoun, Berthoud, Interlaken et Langenthal.

2.2 Financement de l'infrastructure

2.2.1 Compétences en matière de financement de l'infrastructure

Les subventions d'investissement dans le domaine des transports publics sont versées principalement aux entreprises d'infrastructure ferroviaire sur la base des dispositions du droit fédéral. Font partie de l'infrastructure les rails, les quais, les bâtiments des gares, les installations de garage et les installations d'entretien proches de l'exploitation. Ne relèvent pas de l'infrastructure les ateliers pour le gros entretien ou les esplanades devant les gares. Les entreprises de transport financent généralement les investissements d'exploitation tels que les véhicules, les distributeurs de billets ou les installations d'entretien en utilisant leurs propres liquidités ou par des emprunts soumis à intérêts. Ces intérêts, tout comme les amortissements, sont reconnus comme étant des coûts donnant droit à indemnités dans le cadre des commandes d'offre.

Conformément à la nouvelle répartition des compétences prévue par le projet FAIF, le financement de l'infrastructure ferroviaire (voir *Illustration 2*) incombe à la Confédération depuis 2016. Sont toutefois exclues les lignes servant à la desserte fine (transports locaux en particulier), de même que celles n'ayant pas de fonction de desserte (lignes touristiques).

L'infrastructure ferroviaire, qui comprend toutes les constructions et installations utilisées par les entreprises ferroviaires, est financée via le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le fonds est alimenté par différents moyens, notamment des contributions cantonales. La clé de calcul des participations cantonales au financement pondère à égalité les voyageurs-kilomètres et les trains-kilomètres commandés conjointement par la Confédération et les cantons pour le transport régional des voyageurs. Pour 2024, la contribution du canton de Berne s'est élevée à 93,6 millions de francs.

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

Le canton est chargé en premier lieu de garantir le financement des projets de transports publics locaux auquel la Confédération ne participe pas. De plus, le canton alloue des subventions à des projets de transports publics nationaux et régionaux que la Confédération ne finance pas au moyen du FIF. Il s'agit en particulier de subventions pour des plateformes de correspondance entre moyens de transport publics, pour l'accès aux gares (p. ex. routes et voies de desserte) et pour des infrastructures routières (p. ex. installations de signalisation lumineuse) mises en place exclusivement pour les transports publics.

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

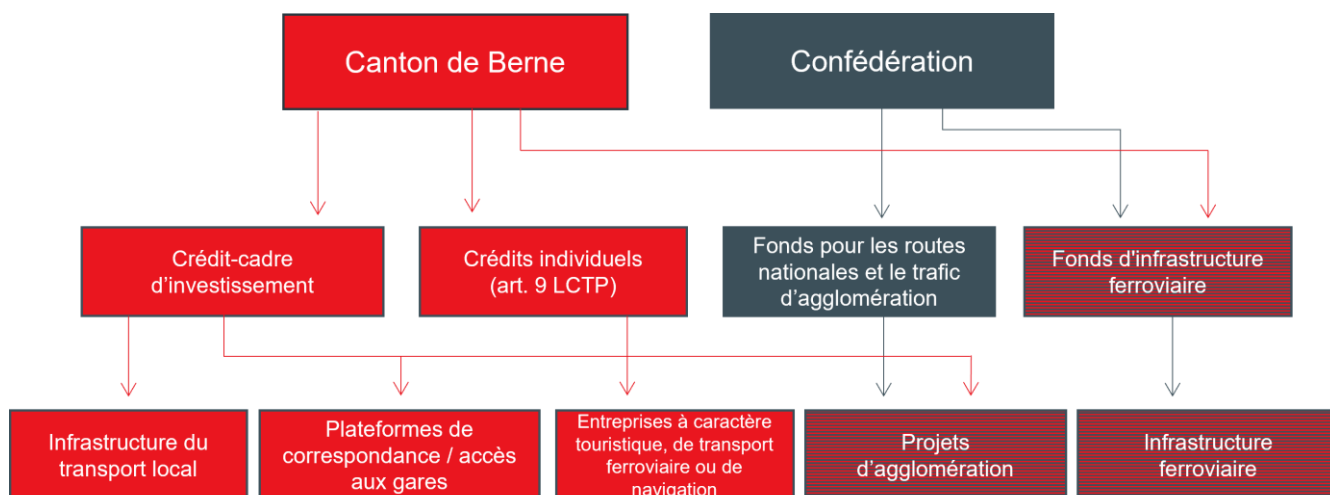


Illustration 2 : Financement de l'infrastructure de transports publics

2.2.2 Subventions d'investissement cantonales pour les transports publics

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

Les subventions d'investissement du canton en faveur du trafic local sont principalement versées pour les infrastructures de tram et de trolleybus des villes de Berne et de Bienne et pour les bâtiments nécessaires à l'exploitation (dépôts, ateliers). Il est possible que la Confédération participe à ces investissements par le biais de l'instrument des projets d'agglomération. Indépendamment de ces projets, le canton peut, en vertu des articles 4 et 5 LCTP, en outre allouer des subventions pour des plateformes de correspondance entre moyens de transport publics ou pour l'accès aux chemins de fer.

Les subventions d'investissement cantonales allouées à des projets dans le domaine du transport donnant droit à indemnités sont financées au moyen du crédit-cadre d'investissement pour les transports publics du canton.

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

Conformément à l'article 9 LCTP, le canton de Berne a la possibilité de soutenir des entreprises à caractère touristique, de transport ferroviaire ou de navigation.

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

Remarque concernant le financement du matériel roulant

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

2.3 Financement de l'offre

2.3.1 Compétences en matière de financement de l'offre

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

2.3.2 Commande d'offre de prestations pour le trafic local et régional

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

Les offres de prestations et les indemnités relatives au trafic régional et local des voyageurs sont fixées au préalable par les commanditaires et l'entreprise de transport dans une convention d'offre de prestations écrite basée sur les comptes prévisionnels (offres) de l'entreprise. Outre les offres de prestations commandées par le canton figurant dans de telles conventions, les communes et des tiers peuvent commander des offres de prestations supplémentaires, des améliorations de l'offre de prestations ou des

réductions de tarif. Chaque commanditaire supporte les coûts non couverts de ces offres de prestations tels qu'ils figurent dans les comptes prévisionnels.

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

La commande d'offre de prestations donnant droit à indemnités peut se dérouler selon les différentes modalités suivantes.

1) Procédure de commande (ordinaire)

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

2) Conventions d'objectifs

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

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

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

3) Procédure de mise au concours

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

Examen des offres

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

Qualité

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

De plus, en sa qualité de commanditaire, le canton est également intéressé par les expériences de la clientèle des transports publics et les besoins de la population. Une enquête sur la satisfaction de la clientèle et un sondage auprès de la population sont menés en alternance tous les deux ans pour recueillir des opinions. Les résultats de ces enquêtes sont pris en considération dans les processus de planification et dans la planification de l'offre (voir chapitre 3.6).

2.4 Transport de marchandises

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

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

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

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

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

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

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

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

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

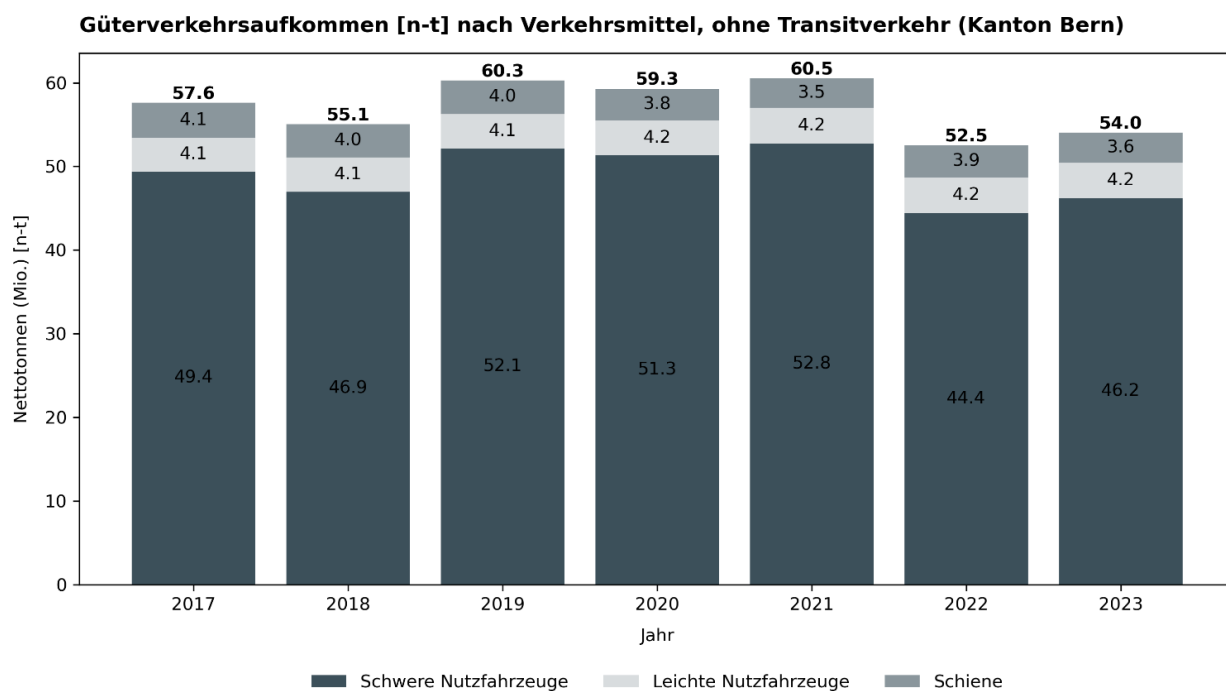


Illustration 3 : Volume de transport de marchandises dans le canton de Berne, par mode de transport (tonnes nettes)

Ces données montrent que le volume de fret a connu de fortes variations ces dernières années. En raison du contexte économique et politique international (pandémie, conflits), il n'a pas affiché une croissance constante, comme l'avait notamment escompté la Confédération dans ses perspectives d'évolution du transport². On observe en particulier une baisse du volume de marchandises transportées par le rail au cours des dernières années. Parallèlement, le nombre de trajets effectués par des véhicules utilitaires légers sur les routes a augmenté.

² [Perspectives d'évolution du transport 2050](#)

3 Évolution des transports publics au cours des dernières années

3.1 Évolution de la mobilité

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

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

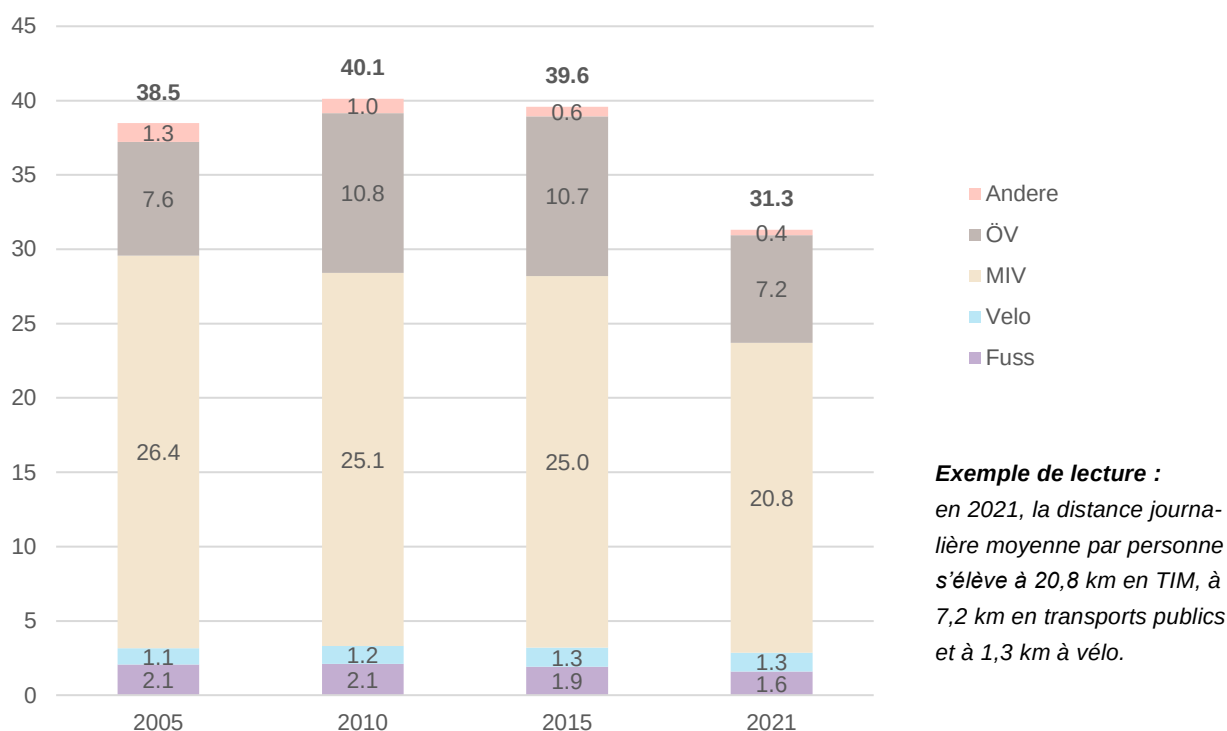


Illustration 4 : Distance moyenne parcourue quotidiennement par la population du canton de Berne (en mio km/jour)
 (Source : Mobilité dans le canton de Berne : évaluation du microrecensement mobilité et transports 2021)

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

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

En 2025, l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) reconduisent le microrecensement mobilité et transports. Les données seront collectées tout au long de

l'année 2025. L'OFS devrait disposer des données corrigées fin 2026, pour une publication des résultats au printemps 2027. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'il sera possible de formuler des affirmations fiables sur l'évolution de la mobilité globale. Les conclusions concernant l'évolution des transports publics sont présentées au chapitre 3.4.

3.2 Qualité de la desserte des transports publics

Dans le canton de Berne, 85 % de la population disposent d'une gare, d'un arrêt de bus ou d'une station d'installation de transport à câbles à proximité (c'est-à-dire une gare à 750 m au maximum, un arrêt de bus à 400 m au maximum). Ce pourcentage varie d'une région à l'autre (voir Illustration 5). La région de l'Oberland-Est bénéficie de la meilleure desserte (91 %) ; celle de l'Emmental (CRT 3) affiche les moins bonnes connexions aux transports publics (75 %). Ces différences sont plutôt dues aux différentes structures d'urbanisation qu'à l'aménagement du réseau de transports publics. Dans l'Oberland bernois, il est plus facile d'assurer la desserte de la population, qui vit majoritairement dans la vallée, avec des lignes de bus ou de train que dans les régions de l'Emmental et de la Haute-Argovie, dont les structures d'habitat sont plus dispersées. À l'échelle du canton, la part de la population desservie par les transports publics a augmenté depuis 2001, passant de 81,2 % à 85 %.

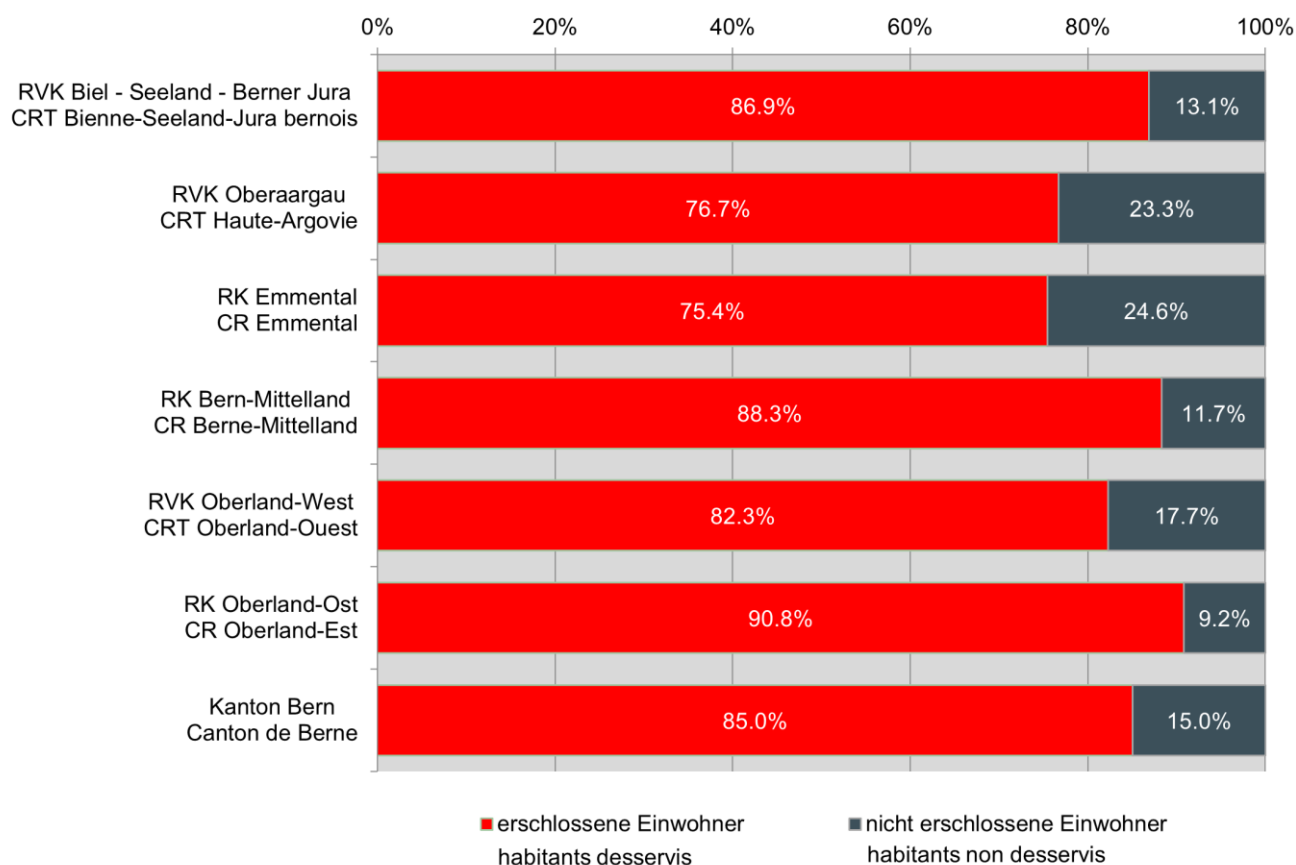


Illustration 5 : Taux de desserte des différentes régions du canton de Berne (en %)

Le taux de desserte ne constitue pas un indicateur suffisant pour évaluer la mesure dans laquelle la population est desservie par les transports publics. La proximité d'un arrêt n'indique pas la qualité de l'offre à cet endroit. Pour se prononcer sur cet aspect, il est préférable de se référer à la qualité de la desserte par les transports publics (voir Illustration 6). Selon le moyen de transport, la cadence et la distance jusqu'à l'arrêt, le niveau de qualité de la desserte est différent (de A pour le meilleur à F pour la desserte

minimale, soit 10 paires de courses de bus quotidiennes). La définition des niveaux de qualité de la desserte par les transports publics est fixée dans le plan directeur cantonal (fiche de mesures B_10).

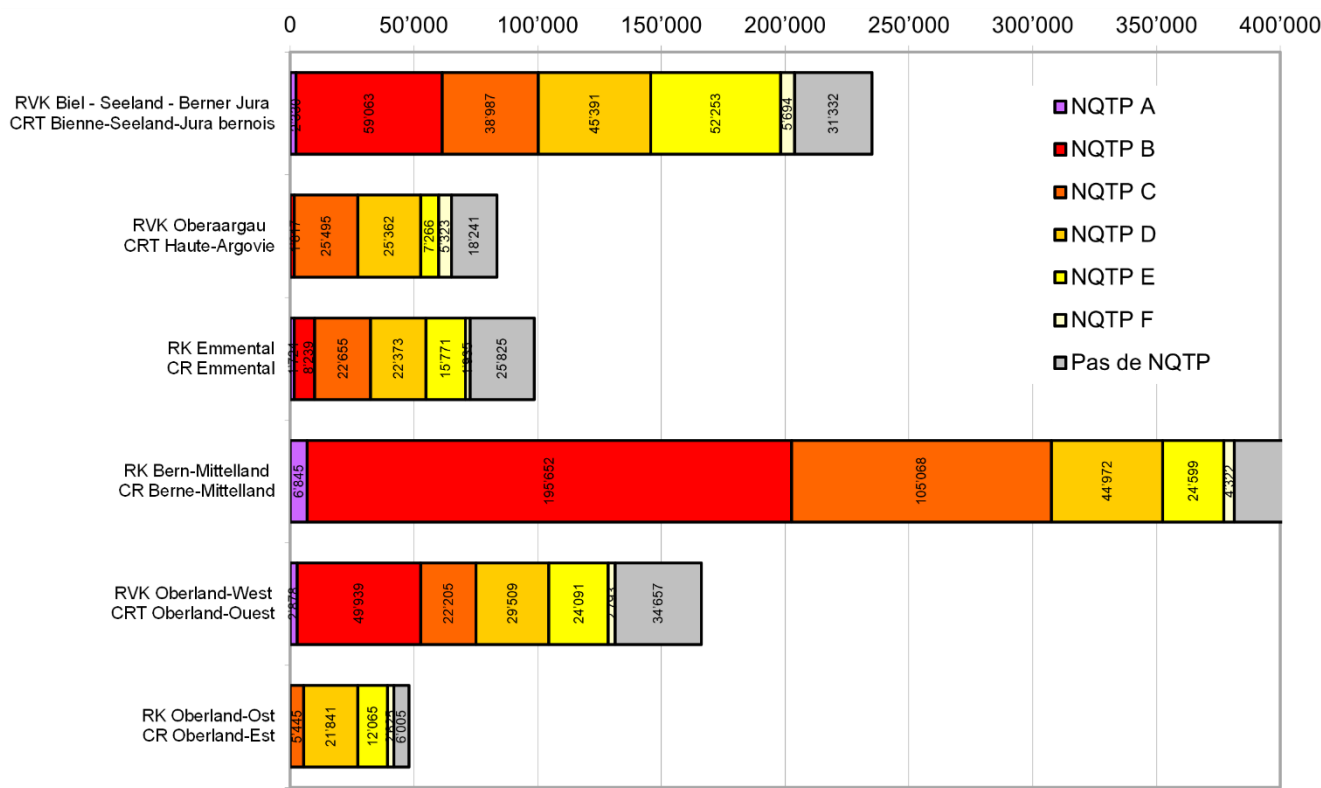


Illustration 6 : Population des différentes régions, par niveau de qualité de la desserte par les transports publics

3.3 Évolution du trafic longue distance

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

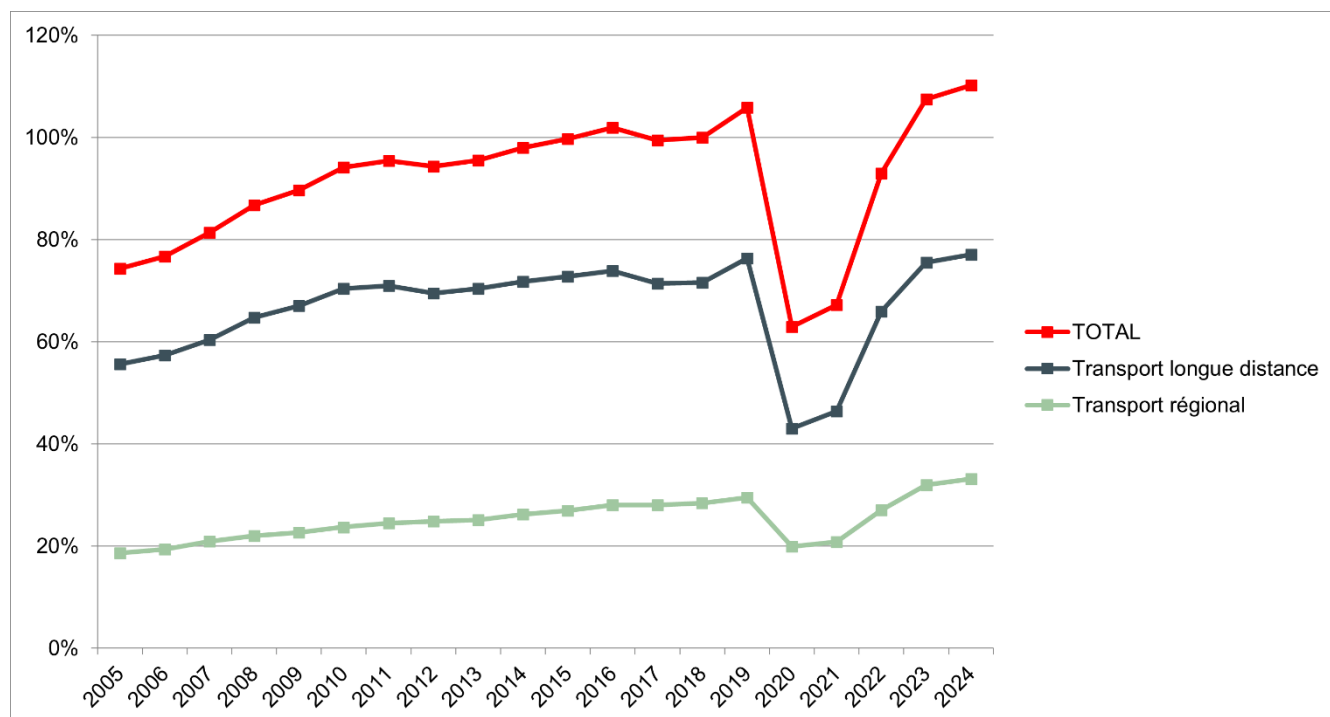


Illustration 7 : Évolution des prestations de transport des CFF en voyageurs-kilomètres (source : www.cff.ch, 2018 = 100 %)

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

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

3.4 Évolution des transports publics dans le canton de Berne

L'évolution de la demande constatée à l'échelle de la Suisse au cours des dernières années se reflète également dans le canton de Berne. La pandémie de coronavirus a eu de très fortes répercussions sur la demande dans le domaine des transports publics locaux et régionaux, entraînant une baisse de 29 % du nombre de personnes embarquées et de voyageurs-kilomètres (voir Illustration 8). Entre-temps, le nombre de personnes embarquées est remonté jusqu'à retrouver son niveau d'avant la pandémie en 2023. En raison des possibilités de travail à domicile, le trafic pendulaire dans la région de Berne reste inférieur aux valeurs enregistrées avant la pandémie. Toutefois, la forte hausse du trafic de loisirs a compensé cette baisse. L'expérience acquise en matière d'évolution à long terme permet encore d'espérer une légère hausse au cours des prochaines années. Conformément à l'arrêté sur l'offre pour la période 2021-2026, le nombre de kilomètres productifs a légèrement augmenté.

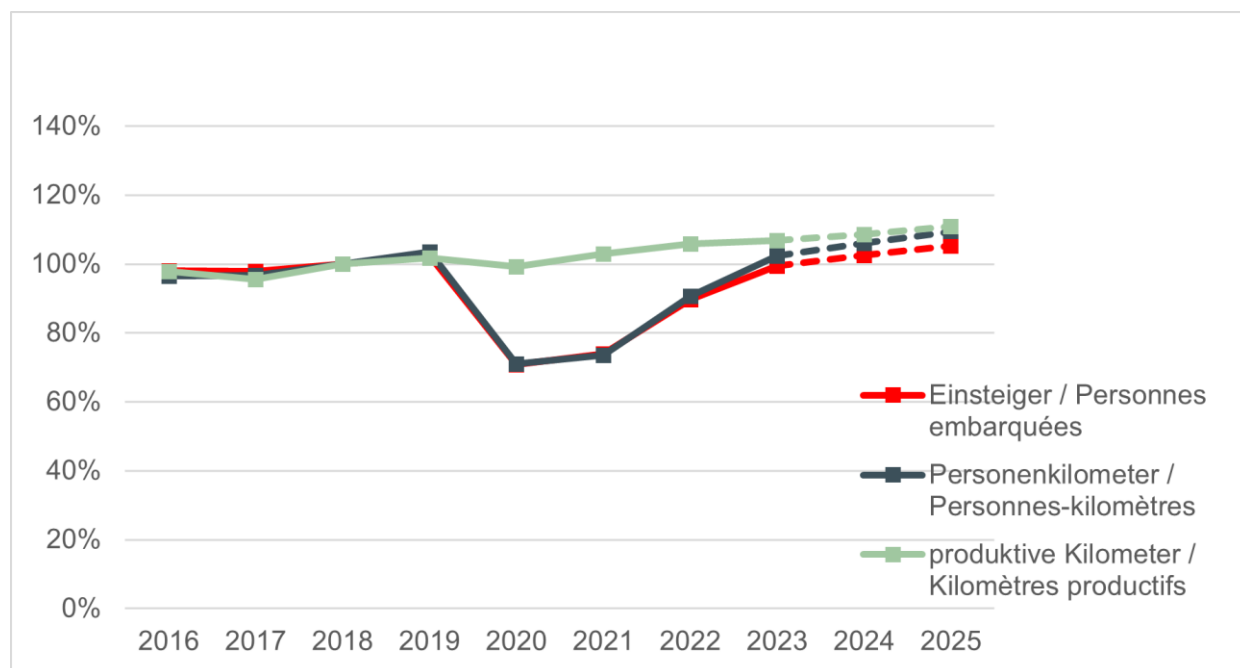


Illustration 8 : Évolution de l'offre et de la demande dans les transports publics locaux et régionaux commandés par le canton de Berne (source : chiffres réels 2016-2023 ; chiffres prévisionnels 2024-2025, 2018 = 100 %)

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

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

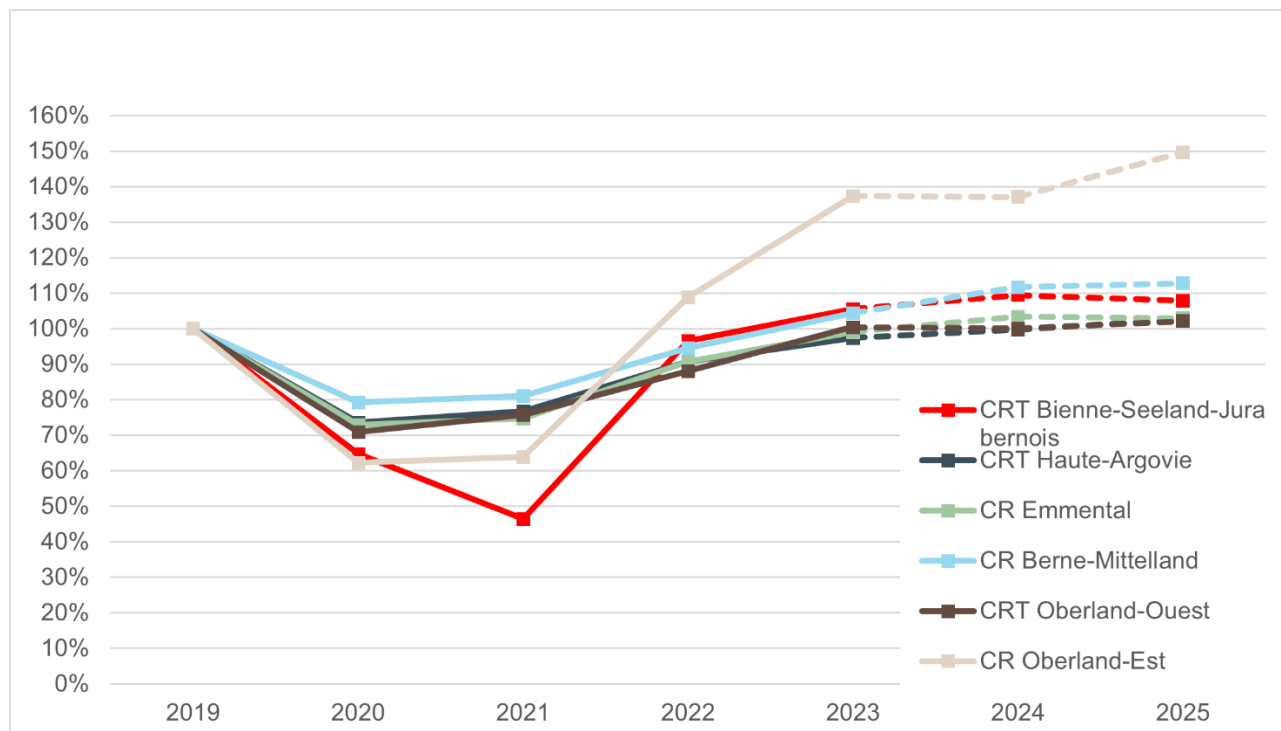


Illustration 9 : Évolution du nombre de personnes embarquées dans les transports publics locaux et régionaux des différentes régions du canton de Berne (source : chiffres réels 2019-2023 ; chiffres prévisionnels 2024-2025, 2018 = 100 %)

3.4.1 S-Bahn berne

Offre

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

L'extension de l'infrastructure requiert également de multiples adaptations des horaires en cours d'année. Par exemple, la fermeture de la ligne S51 (Bern Hauptbahnhof–Bern Brünnen Westside en tant que train de renfort avec une cadence au quart d'heure) pendant plusieurs années impliquera malheureusement une baisse significative de l'offre. Il appartient au canton, en tant que commanditaire, de planifier les travaux et les transports de remplacement de la manière la plus acceptable possible pour la clientèle. En outre, à partir de l'horaire 2026, le trafic ferroviaire ne s'effectuera plus que sur une voie durant les heures creuses (du dimanche au jeudi entre 23 h 00 et 5 h 00) dans le périmètre du nœud de Berne affecté par des travaux de construction (Bahnhof Berne–Bümpliz Nord/Süd et Europaplatz [en contrebas] ainsi que Wankdorf–Rubigen). De ce fait, certaines prestations ne pourront temporairement plus être proposées en heures creuses, ou seulement avec des adaptations. En 2022, la plupart des liaisons qui étaient jusqu'alors désignées en tant que train régional se sont vu attribuer des numéros de lignes et ont été intégrées au RER (voir Illustration 10).

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

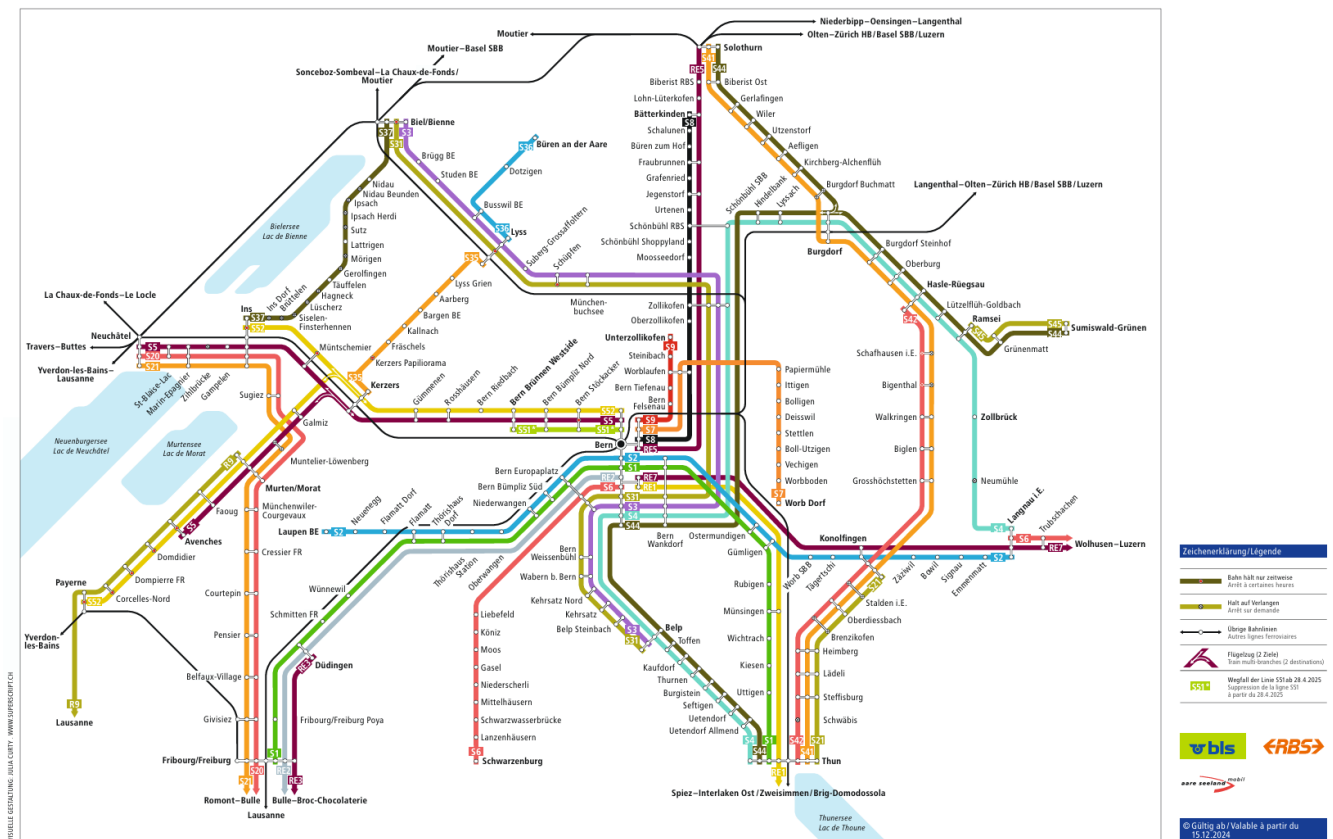


Illustration 10 : Réseau de lignes du RER bernois 2025

Matériel roulant

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

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

3.4.2 CRT Bienne-Seeland-Jura bernois

Lignes ferroviaires

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

Depuis 2024, en plus des liaisons IC au départ de Zurich, des trains directs desservent Thonon–Spiez–Frutigen–Brigue également au départ de Biel/Bienne, le week-end pendant la haute saison. Au lieu de passer par la gare de Berne, ces trains s'arrêtent seulement dans les gares de l'agglomération de Berne, ce qui permet d'effectuer des voyages de loisirs plus rapides et sans changement.

En raison des nouveaux horaires en trafic longue distance, la gare de Gléresse ne peut plus être desservie en trafic régional.

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

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

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

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

Lignes de bus du trafic régional

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

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

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

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

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

Lignes de bus du trafic local

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

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

3.4.3 CRT Haute-Argovie

Lignes ferroviaires

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

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

En 2026, l'offre RER Langenthal – Olten sera elle aussi densifiée avec des trains à la demi-heure en continu même le soir après 20h 00.

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

Lignes de bus

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

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

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

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

3.4.4 CR Emmental

Lignes ferroviaires

Les développements de l'offre sur les lignes du RER bernois sont décrits au chapitre 3.4.1.

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

Lignes de bus

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

Région de Berthoud

Sur la ligne 30.465 (Berthoud – Lyssach), les objectifs en termes d'utilisation et de taux de couverture des coûts qui avaient été fixés pour les courses de densification financées par des tiers ont été

nettement dépassés ; ces courses ont donc été intégrées dans l'offre de base du canton et la ligne a été classée au niveau d'offre 4 sur ce tronçon.

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

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

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

3.4.5 CR Berne-Mittelland

Lignes ferroviaires

Les développements de l'offre sur les lignes du RER bernois sont décrits au chapitre 3.4.1.

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

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

Depuis 2024, en plus des liaisons IC au départ de Zurich, des trains directs au départ de Biel/Bienne desservent également Thoune – Spiez – Frutigen – Brig le week-end pendant la haute saison. Au lieu de passer par la gare de Berne, ces trains s'arrêtent seulement dans les gares de l'agglomération de Berne, ce qui permet d'effectuer des voyages de loisirs plus rapides et sans changement.

Lignes de bus du trafic régional

Frienisberg

Suite au classement de la ligne 30.107 au niveau d'offre 3, une cadence semi-horaire a été introduite l'après-midi sur cette ligne entre Berne et Uetligen. Une paire de courses supplémentaire sur la ligne 30.100 entre Wohlen et Berne a permis de mettre en place une cadence au quart d'heure en continu de midi à 20h 00, avec les mêmes heures de départ.

Münsingen – Worb Dorf

Sur le tronçon Münsingen – Konolfingen de la ligne 30.160 Berne Aéroport– Belp – Münsingen – Konolfingen, les bus circulent en soirée jusqu'à 22h 00 environ, soit deux heures de plus.

La ligne 30.161 (Münsingen Bahnhof – Spital – Bahnhof [bus local Münsingen]) est désormais classée au niveau d'offre 1 et la ligne 30.162 (Münsingen Bahnhof – Sonthalde – Bahnhof [bus local Münsingen]) au niveau d'offre 4.

Au terme de l'exploitation pilote menée pendant trois ans, la ligne 30.168 Münsingen – Trimstein – Worb Dorf a été intégrée dans l'offre de base du canton en tant que bus de citoyens. Elle fait l'objet d'un financement ordinaire depuis l'horaire 2025.

Längenberg

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

La lacune de cadence qui existait en matinée sur la ligne 30.320 Riggisberg –Thurnen a été comblée. Pour permettre de desservir Oberbütschel avec les transports publics après 21h 00, la boucle en soirée de la ligne 30.321 Toffen – Riggisberg a été agrandie et passe désormais par Oberbütschel au lieu de Mättwil/Tromwil.

Autres modifications de l'offre

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

- ligne 30.036 Münchenbuchsee–Zollikofen : passage à la cadence au quart d'heure le dimanche, de 13h 00 à 18h 00 environ ;
- ligne 30.040 Ittigen Kappelisacker – Allmendingen : passage à la cadence au quart d'heure le dimanche, de 11h 00 à 20h 00 environ sur le tronçon Kappelisacker – Papiermühle – Guisanplatz ;
- ligne 30.130 Thörishaus Dorf – Neuenegg : introduction d'une offre le dimanche.

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

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

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

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

Trafic local

Lignes de tram

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

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

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

Lignes de bus du trafic local

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

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

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

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

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

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

Autres modifications de l'offre

- Offre en matinée : l'offre a été étendue le matin aux heures de pointe (service plus long, respectivement commençant plus tôt) sur les lignes 30.041 Zollikofen – Kappelisacker – Papiermühle – Bern Breitenrain et 30.043 Ittigen Kappelisacker – Papiermühle Bahnhof.
- Offre en soirée : l'offre a été prolongée le soir sur les lignes 27 Weyermannshaus Bad – Niederwangen Bahnhof, 28 Weissenbühl Bahnhof – Wankdorf Bahnhof, 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg et 44 Bolligen Bahnhof – Gümligen Bahnhof (désormais au niveau d'offre 4).
- Offre de fin de soirée le week-end : la prolongation de l'offre de fin de soirée d'environ une heure le week-end sur les lignes de bus 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21, 30 et 101, qui avait été introduite en 2018, a été modifiée dans le cadre de la refonte de l'offre « Moonliner » : depuis l'horaire 2022, les bus des lignes précitées effectuent leur dernière course avant 1h 00 et les premiers départs de bus Moonliner ont lieu à 1h 15.
- Offre du dimanche : sur les lignes 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg, 30.034 Unterzollikofen Bahnhof – Hirzenfeld et 30.046/30.047 Bolligen Bahnhof – Habstetten/Mannenberg, l'offre a été prolongée le dimanche matin et/ou en soirée. En outre, sur la ligne 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg, la cadence au quart d'heure a été mise en place entre 13h 00 et 18h 00 et les bus passent désormais par Neuhausplatz le dimanche jusqu'à 20h 00 environ, effectuant ainsi le même parcours tous les jours et tout au long de la journée.
- Adaptation de l'offre à la demande : l'offre a été ponctuellement adaptée à la demande sur diverses lignes de bus (légères augmentations ou diminutions de la cadence à certaines heures, certains jours ou certaines semaines) (cela concerne les lignes 10, 12, 17, 19 et 20).

3.4.6 CRT Oberland-Ouest

Lignes ferroviaires

Les développements de l'offre sur les lignes du RER bernois sont décrits au chapitre 3.4.1.

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

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

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

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

Depuis 2024, en plus des liaisons IC au départ de Zurich, des trains directs au départ de Biel/Bienne desservent également Thoune–Spiez–Frutigen–Brigue le week-end pendant la haute saison. Au lieu de passer par la gare de Berne, ces trains s'arrêtent seulement dans les gares de l'agglomération de Berne, ce qui permet d'effectuer des voyages de loisirs plus rapides et sans changement.

- En plus des liaisons supplémentaires assurées par le GoldenPass Express, une paire de courses a été ajoutée en début de matinée et en fin de soirée entre Gstaad et Montreux.
- L'introduction du GoldenPass Express entre Gstaad, Zweisimmen et Lenk s'est accompagnée d'un remaniement de l'offre des trains supplémentaires circulant toutes les demi-heures. Ceux-ci sont destinés au trafic pendulaire en semaine, et au trafic de loisirs le week-end. Il existe en outre des trains directs entre Gstaad et Lenk.

Lignes de bus du trafic régional

Schéma de bus Spiez

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

Autres modifications de l'offre

- 12.180 Saanen – Gstaad – Gsteig (–Les Diablerets) : les courses de renfort entre Gstaad et Gsteig circulent toute l'année en semaine.
- 31.021 Thoune – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken : conformément à une motion du Grand Conseil, l'offre a été densifiée sur le tronçon très fréquenté Thoune – Oberhofen, avec la mise en place d'une cadence toutes les dix minutes aux heures de pointe et le samedi.
- 31.024 Oberhofen – Schwanden – Sigriswil : ajout d'une course matinale au départ de Sigriswil et extension de l'offre en soirée.
- 31.250 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp : amélioration des correspondances avec les trains au départ/à destination de Berne–Thoune le week-end.
-

Lignes de bus du trafic local

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

3.4.7 CR Oberland-Est

Lignes ferroviaires

Depuis 2025, un RE Spiez–Interlaken Ost supplémentaire assure les correspondances entre Berne et Milan.

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

Lignes du trafic régional

- 31.101 Interlaken – Beatenberg : entre 2022 et 2025, la cadence horaire est progressivement passée à une cadence semi-horaire.
- 31.105 Unterseen – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler : depuis 2022, une cadence à la demi-heure a été introduite jusqu'à Gsteigwiler, et non plus seulement jusqu'à Wilderswil. De plus, toutes les courses à Wilderswil suivent désormais le même tracé.
- 31.106 Habkern – Interlaken West : l'offre en soirée a été étendue.
- Bus local Grindelwald : à Grindelwald, les bus circulent toute l'année au minimum toutes les demi-heures entre Terminal et Oberer Gletscher.
- Beatenbucht – Beatenberg : trois paires de courses supplémentaires ont été introduites le matin.

Depuis décembre 2024, le nouveau téléphérique à va-et-vient reliant directement Stechelberg et Mürren permet de se rendre à Mürren et sur le Schilthorn plus rapidement et toute l'année.

3.4.8 Moonliner

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

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

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

Depuis ce changement de système, les lignes Moonliner enregistrent une forte hausse de fréquentation (voir Illustration 11).

Réseau	Nombre de personnes embarquées en 2019	Nombre de personnes embarquées en 2022	Croissance
Berne	181 797	313 057	+ 131 260
Biel/Bienne	18 984	40 979	+ 21 995
Soleure	10 506	28 498	+ 17 992
Thoune	8778	32 800	+ 24 022
Interlaken	6885	9468	+ 2583
Total	+ 226 950	+ 424 802	+ 197 852 (87 %)

Illustration 11 : Comparaison du nombre de personnes embarquées en 2019 et en 2022, par réseau partiel

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

- M12 : ajout d'une boucle dans le centre de Langenthal jusqu'à l'arrêt Tell/Kantonalbank (depuis décembre 2024)
- M13 : ouverture du parcours à vide à 2h 39 entre Heimenschwand et Kiesen, avec correspondance vers la ligne M15 en direction de Berne et de Thoune (depuis décembre 2024)
- M14 : le bus partant de Berne à 2h 45 effectue un trajet direct vers Berthoud (depuis décembre 2022)
- La ligne M18 Berne – Brünnen – Gümmenen – Laufon passe parfois par Oberbottigen et Riedbach au lieu de Riedernrain, assurant ainsi le raccordement de ces localités au réseau nocturne.
- M34 : ajout d'une course à 2h 15 au départ de Biel/Bienne à destination de Büren an der Aare (depuis décembre 2024)
- M35 : ajout d'une paire de courses à 3h 15 entre Biel/Bienne et Lyss (aller et retour), avec correspondance à Lyss, Bahnhof vers le dernier bus M10 (partant de Berne à 3h 15) (depuis décembre 2024)
- M42 : prolongement jusqu'à Innertkirchen et exploitation à partir d'Interlaken (depuis décembre 2022)
- M52 (réseau Soleure) : prolongement jusqu'à Oensingen et nouveau tracé passant par Zuchwil – Luterbach – Deitingen – Wangen a. A. – Wiedlisbach – Oberbipp – Niederbipp – Oensingen (depuis décembre 2023)
- M55 (réseau Soleure) : départ depuis Solothurn Amthausplatz et nouveau tracé passant par Feldbrunnen – Riedholz – Flumenthal – Attiswil – Hubersdorf – Günsberg – Balm b. Günsberg (depuis décembre 2023)
- Au retour, la ligne M72 Berne – Ittigen – Bolligen – Boll-Utzigen dessert tous les arrêts entre Bern Wyler et Bern Bahnhof (elle était sans arrêt jusqu'à présent).
- En raison de temps de rotation serrés, à partir de l'horaire 2026, la ligne M80 Bern Bahnhof – Brunnhof – Fischermätteli – Köniz Weiermatt passe par Loryplatz au lieu de Brunnmattstrasse sur le chemin du retour.
- M83 : en raison de la construction du pont sur la Sense, la ligne est interrompue à Laupen, Bahnhof et l'arrêt Bösing, Abzw. Tuffera n'est plus desservi (depuis décembre 2023).
- En raison de temps de rotation serrés et d'une faible fréquentation, la ligne M87 Berne – Herrenschwanden – Kirchlindach – Ortschwaben – Meikirch – Wahlendorf ne dessert désormais certains arrêts que pour descendre.

Compte tenu de la croissance constante de la fréquentation dans les bus, il y a lieu d'entamer une réflexion pour améliorer l'offre. À cette fin, diverses possibilités devront être étudiées (cours supplémentaires, nouveaux parcours directs ou introduction de RER nocturnes sur certaines lignes).

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

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

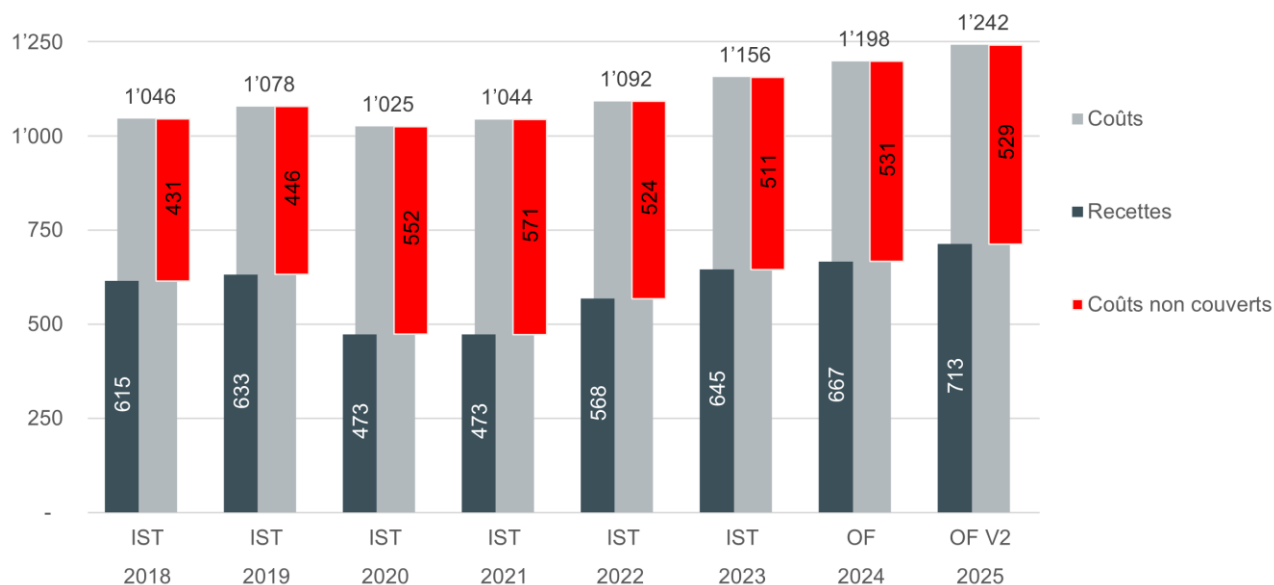


Illustration 12 : Évolution des coûts, des recettes et des coûts non couverts afférents à la commande d'offres de prestations pour les transports régionaux et locaux par le canton de Berne (y c. parts extracantonales pour les lignes intercantionales)

L'évolution très positive de la demande et des recettes constatée jusqu'à 2019 a brutalement pris fin avec la pandémie de coronavirus, à partir de mars 2020. Entre 2018 et 2025, l'offre de prestations pour les transports publics commandée par le canton de Berne a augmenté de 8,5 %. D'après les valeurs prévisionnelles des offres pour l'année d'horaire 2025, la demande (voyageurs-kilomètres) a connu une progression légèrement supérieure (+ 9,6 %). Les coûts (+ 9,5 %) ont augmenté plus fortement que l'offre.

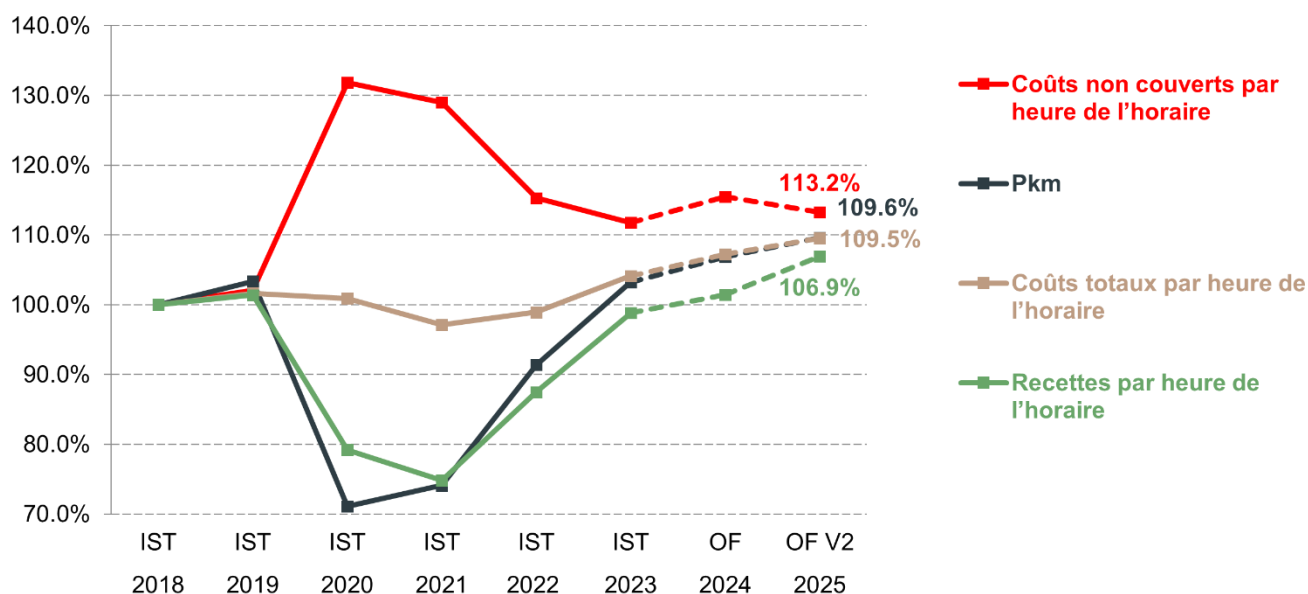


Illustration 13 : Évolution des valeurs de référence des offres de prestations (transport régional et local, incluant les lignes intercantionales) commandées par le canton de Berne

D'après les offres 2025, les coûts non couverts afférents à l'offre de prestations commandée (heures de l'horaire), corrigés des prestations, ont augmenté de 13,2 % par rapport à 2018. Cette augmentation est principalement due aux coûts induits des investissements pour les acquisitions de matériel roulant et aux surcoûts liés au renchérissement (énergie et personnel, entre autres).

Les règles de financement du transport régional et du transport local étant différentes, les indemnités cantonales pour les transports publics n'évoluent pas parallèlement aux coûts non couverts de l'offre de prestations pour les transports publics commandée. En effet, le transport régional est une tâche commune de la Confédération et des cantons. Actuellement, la Confédération prend en charge 54 % des coûts non couverts des offres de prestations pour le TRV commandées par le canton de Berne. En revanche, le canton finance en totalité les commandes d'offres de prestations pour le transport local et les offres de prestations supplémentaires. Il est à noter que, durant les années 2020-2021 marquées par la pandémie de coronavirus, les entreprises de transport ont pu couvrir une partie des coûts non couverts plus élevés grâce à leurs réserves.

Indemnités TP (par année d'horaire)		Arrêté sur l'offre 2018-2021				Arrêté sur l'offre 2022-2026 (prolongation)		
		Année d'horaire	Année d'horaire	Année d'horaire	Année d'horaire	Année d'horaire	Année d'horaire	Année d'horaire
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1)	Indemnités du transport de voyageurs régional et local	370.7	363.8	360.9	355.4	426.9	424.1	414.7
	./. Part de la Confédération au TRV	-152.2	-146.5	-144.3	-140.3	-166.8	-164.9	-160.9
2)	Indemnités du transport de marchandises	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	Total des indemnités de transport à la charge du canton	219.6	218.3	217.6	216.1	261.2	260.2	254.8
3)	Indemnités des communautés tarifaires et mesures tarifaires	25.5	25.1	4.4	4.8	5.5	6.0	6.1
4)	Indemnités diverses (enquête sur la satisfaction de la clientèle, QMS TL, etc.)	0.5	0.3	0.1	0.2	0.3	0.2	0.2
	Total des indemnités de transport à la charge du canton	245.5	243.7	222.1	221.1	266.9	266.4	261.1
5)	Indemnités pour l'infrastructure du transport local	7.7	8.2	10.7	10.5	13.0	10.9	11.0
	Total des indemnités de TP à la charge du canton	253.2	251.9	232.8	231.5	279.9	277.4	272.2
6)	Indemnités extraordinaires COVID-19			7.4	34.1	*)		
7)	Total des indemnités de TP à la charge du canton, y c. indemnités COVID-19	253.2	251.9	240.2	265.6	279.9	277.4	272.2
Variation par rapport à l'année précédente			-0.5%	-4.6%	10.6%	5.4%	-0.9%	-1.9%

Illustration 14 : Indemnités de transports publics

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

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

Évolution du taux de couverture des coûts ces dernières années

- Transport local
La dégradation du taux de couverture des coûts pour les lignes de transport locales est due à plusieurs causes. L'évolution de la demande dans ce domaine est inférieure à la moyenne, en particulier par rapport au transport régional ferroviaire. Tandis que le trafic pendulaire n'a pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie de coronavirus en raison des possibilités de travail à domicile, le trafic de loisirs connaît, quant à lui, une progression spectaculaire. Cette différence dans l'évolution de la demande se répercute sur la clé de répartition des recettes du transport.
- Transport régional ferroviaire (TRV rail)
En dépit du renouvellement du matériel roulant opéré ces dernières années et des coûts induits y

afférents, les lignes ferroviaires du trafic régional ont réussi à améliorer leur couverture des coûts. La hausse de la demande sur les lignes ferroviaires est principalement due à la forte progression du trafic de loisirs.

– Transport régional en bus (TRV bus)

Le taux moyen de couverture des coûts des transports régionaux par bus est légèrement supérieur à 40 %. L'amplitude pour les lignes de bus du TRV est relativement marquée : alors que certaines lignes n'atteignent pas ou seulement de justesse le seuil de 20 %, d'autres présentent des taux de couverture des coûts nettement supérieurs. C'est notamment le cas dans les régions touristiques.

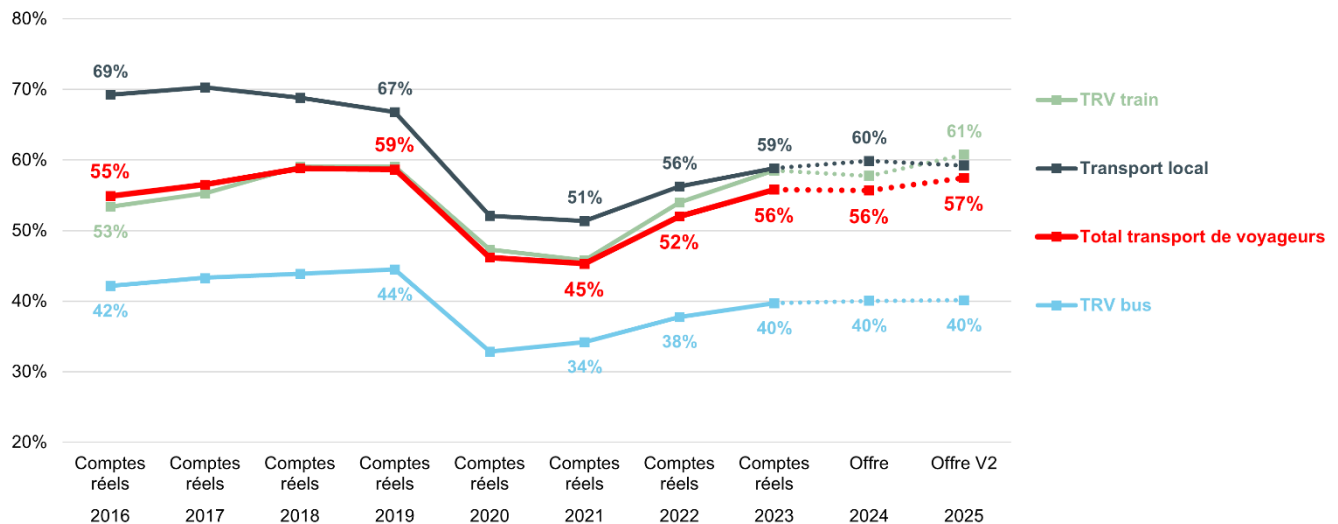


Illustration 15 : Évolution du taux de couverture des coûts dans le transport de voyageurs (régional et local, incluant les lignes intercantionales)

3.7 Qualité des transports publics

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

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

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

- Enquête sur la satisfaction de la clientèle

Enquête de satisfaction réalisée auprès des passagères et passagers sur les différentes lignes. Cette enquête cantonale est menée tous les quatre ans sur la base d'un modèle d'enquête standardisé. Les résultats permettent une comparaison entre les différentes entreprises de transport, mais aussi avec d'autres cantons ou d'autres régions. Dans le canton de Berne, cette enquête a été menée en 2018 et en 2022.
- Enquête auprès de la population

Sondage téléphonique (par échantillonnage) auprès de l'ensemble de la population visant à évaluer la satisfaction de cette dernière à l'égard des transports publics ainsi que sa motivation à les utiliser ou à ne pas les utiliser. Ce sondage est réalisé tous les quatre ans depuis 2003, en alternance avec l'enquête sur la satisfaction de la clientèle. Le dernier sondage auprès de la population a été réalisé en 2024.

Système de mesure de la qualité QMS TRV et QMS TL

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

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

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

Enquête sur la satisfaction de la clientèle

Dans l'enquête sur la satisfaction de la clientèle menée en 2022, la clientèle se montre globalement très satisfaite des transports publics du canton de Berne. Elle leur a ainsi attribué la note de 78 points sur 100 (contre 77 en 2018). La fiabilité de l'offre de transports publics a été jugée satisfaisante par la majorité des personnes ayant répondu à l'enquête. Le réseau de lignes, l'horaire, la ponctualité et l'information à la clientèle sont jugés globalement très satisfaisants. On constate à cet égard des différences entre les moyens de transport ainsi qu'entre les différentes zones d'exploitation. Les offres de chemins de fer sont moins bien évaluées que les offres de bus. Les offres urbaines denses sont très appréciées, alors que les zones rurales, où l'offre est moins dense, ont obtenu de moins bonnes évaluations.

Les passagères et passagers attribuent de très bonnes notes au personnel, dont l'amabilité et la servabilité sont appréciées. Ce sont des facteurs essentiels pour une bonne évaluation globale. Les échanges avec le personnel chargé de contrôler les titres de transport et la présence du personnel de sécurité sont également évalués de manière positive.

La clientèle est en revanche moins satisfaite du rapport qualité-prix. Elle se montre également plus critique en ce qui concerne les informations en cas de retard et la garantie des correspondances. Enfin, la clientèle souhaite davantage de places assises et debout dans les véhicules.

Enquête auprès de la population

En mars 2024, pour la neuvième fois depuis 2003, le canton de Berne a sondé la satisfaction de la population à l'égard des transports publics. Bien qu'ayant légèrement baissé, celle-ci reste élevée (voir Illustration 16) : 31 % des personnes interrogées se déclarent très satisfaites et 57 % plutôt satisfaites. Parmi les personnes participantes, 88 % (contre 93 % en 2020) indiquent que les trains, les trams et les bus répondent à leurs besoins. Seuls 9 % se disent plutôt insatisfaites et 1 % très insatisfaites.

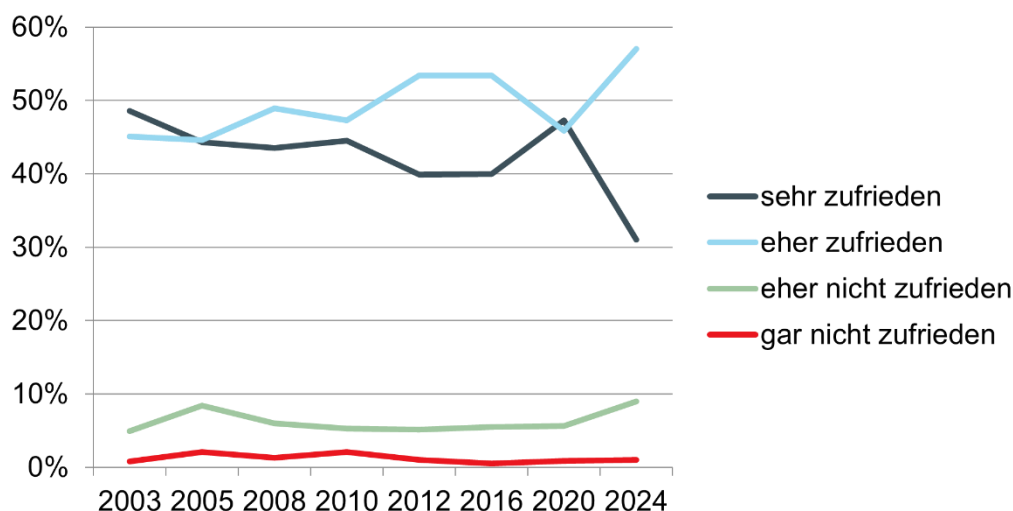


Illustration 16 : Satisfaction à l'égard des transports publics dans le canton de Berne (source : Enquête auprès de la population 2024)

Le recul de la part de la population n'utilisant pas du tout les transports publics mis en évidence par le sondage depuis 2016 se confirme encore (voir Illustration 17) : pour la première fois, cette valeur est tombée sous les 20 %. Cette part de la population explique ne pas utiliser le train, le bus ou le tram entre autres en raison de la souplesse et de l'indépendance qu'offrent les moyens de transport individuels.

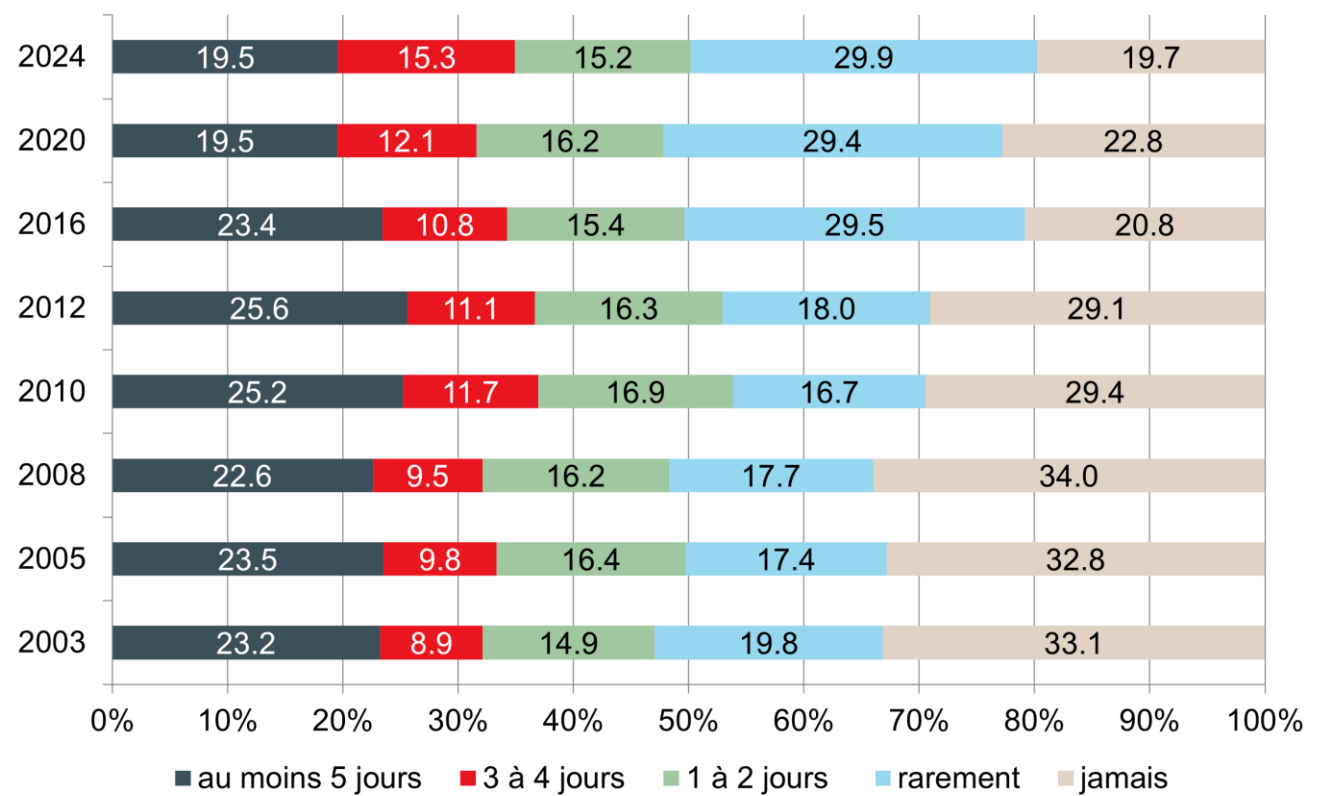


Illustration 17 : Fréquence d'utilisation des transports publics dans le canton de Berne (source : Enquête auprès de la population 2024)

Dans le cadre d'une évaluation reprenant la notation scolaire, les transports publics du canton de Berne dans leur ensemble ont obtenu la note de 4,74 (voir Illustration 18), en baisse par rapport au dernier sondage de 2020 (4,93).

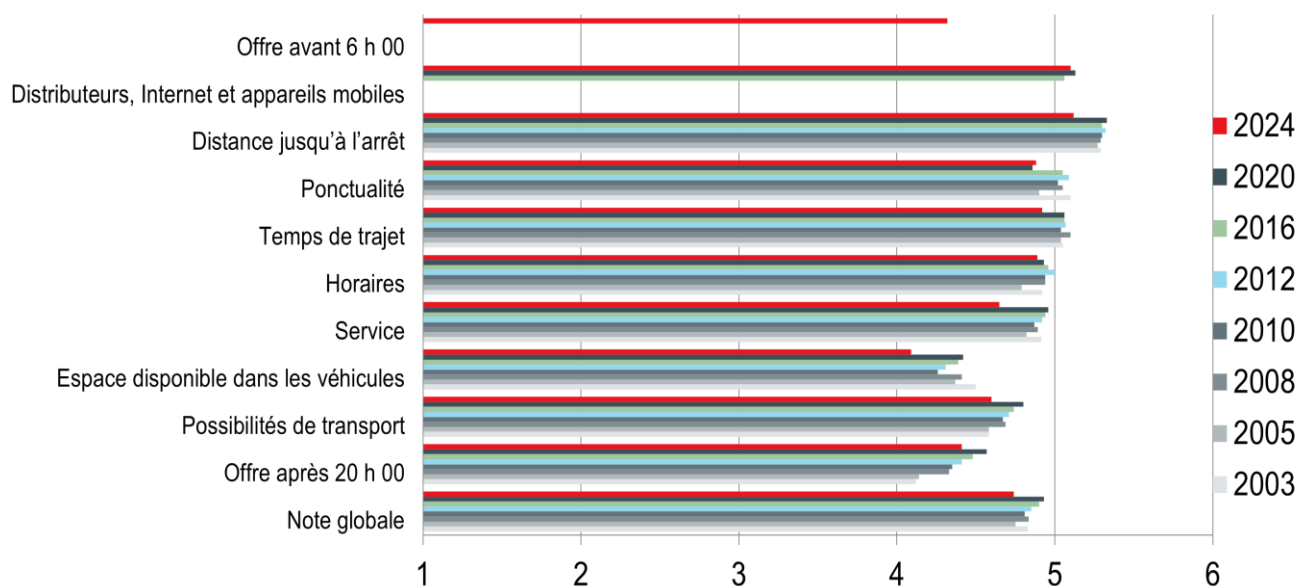


Illustration 18 : Évaluation de l'offre de transports publics dans le canton de Berne (source : Enquête auprès de la population 2024)

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

3.8 Évolution de l'infrastructure des transports publics

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

Aménagement du nœud ferroviaire de Berne

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

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

Le projet « Avenir de la gare de Berne » prévoit l'agrandissement progressif de la gare. La première étape d'aménagement, en cours de réalisation, concerne l'aménagement d'une nouvelle gare RBS sous l'actuel hall d'accès aux trains de la gare CFF. La nouvelle gare comptera quatre voies, prévues pour des trains de 180 mètres. Parallèlement, les CFF développent leurs installations publiques en construisant un nouveau passage souterrain, qui fera office de deuxième entrée principale à côté du Bubenbergzentrum. Afin que le flot de piétons puisse être dirigé de manière sûre et agréable depuis et vers cet accès, la circulation aux environs doit être réorganisée (voir Illustration 19 : Concept global « Avenir de

la gare de Berne »). Les travaux de construction de la nouvelle gare RBS et l'agrandissement des installations des CFF destinées au public ont commencé en 2018. La mise en service est prévue pour 2029.

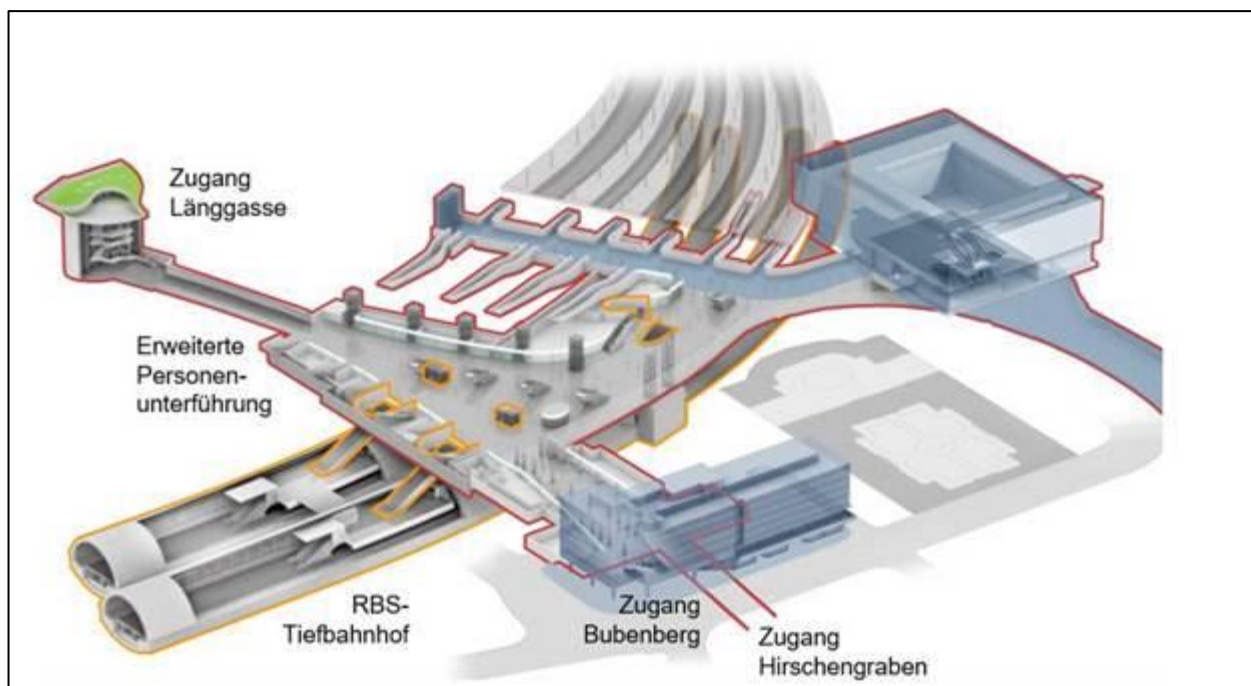


Illustration 19 : Concept global « Avenir de la gare de Berne »

Afin que les douze quais dans le hall de la gare puissent être utilisés de manière optimale, une première étape d'aménagement consistera à améliorer la capacité des accès à la gare. Le désenchevêtrement des accès est (Wylterfeld, entre Wankdorf et Ostermundigen, Gümligen Süd) et ouest (Holligen) permettra de remédier aux conflits de cisaillement sur les différents tronçons d'accès. Le désenchevêtrement de Wylterfeld a été mis en service en 2023 ; les autres devraient l'être entre 2027 et 2039, conformément à la planification actuelle.

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

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

On prévoit de créer un tunnel ferroviaire – un ouvrage dit de désenchevêtrement, d'environ 450 mètres de long – sous l'actuel tronçon reliant Muri et Rüfenacht/Allmendingen. Le désenchevêtrement de Gümligen Süd contribue à augmenter la capacité et à améliorer la stabilité des horaires du trafic ferroviaire entre Berne Wankdorf et Münsingen, et entre Konolfingen et Langnau. La procédure d'autorisation est en cours. Le début des travaux est prévu pour 2026 et la mise en service pour 2031.

Une voie de rebroussement et une voie de garage pour les trains longue distance seront construites à Münsingen, en position médiane. Cette voie de rebroussement permettra de mettre en place une cadence au quart d'heure pour les RER circulant entre Flamatt et Münsingen. Ce projet est encore en phase d'élaboration ; sa mise en œuvre est pour le moment prévue pour 2034.

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

Aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg

Le tunnel de base du Lötschberg (TBL) comporte actuellement un tronçon à voie unique de 21 kilomètres. Le Parlement fédéral a donné son aval pour l'aménagement du TBL dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035. Le tube de 14 km de long existant pour l'heure à l'état de gros œuvre entre Ferden et Mitholz sera ainsi équipé des installations de technique ferroviaire (voir Illustration 20). Ces travaux permettront d'assurer la cadence semi-horaire pour les trains longue distance Berne–Brig et de faire transiter des trains de marchandises supplémentaires par le tunnel de base, ce qui sera très bénéfique pour la rentabilité du trafic marchandises et réduira la consommation énergétique. Dans le message 2026 sur l'aménagement ferroviaire, le Parlement fédéral donne son aval pour l'aménagement d'une double voie de bout en bout dans le tunnel. Cette décision permet de procéder à l'aménagement sans fermer totalement le tunnel pendant huit mois, laisse plus de souplesse pour l'exploitation et permet à tous les trains de marchandises de passer par le tunnel, avec pour conséquences d'importantes économies d'énergie pour ce type de trafic.

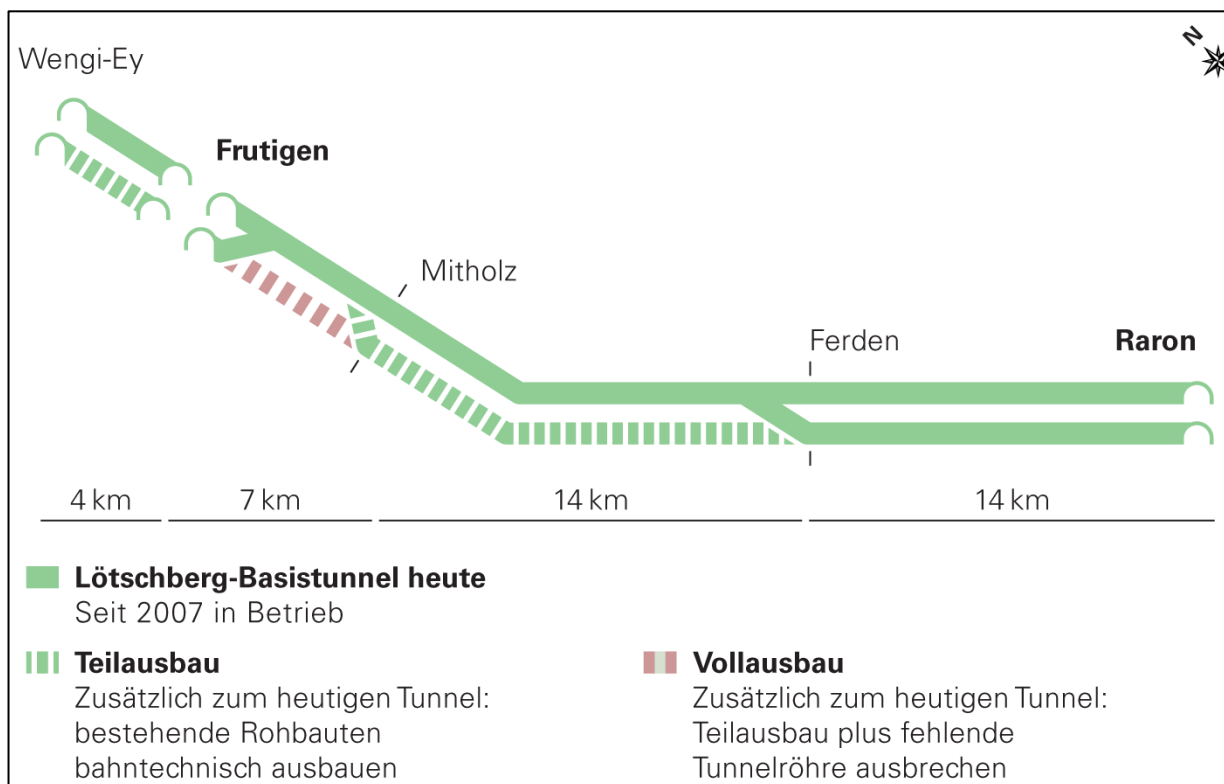


Illustration 20 : Vue d'ensemble du tunnel de base du Lötschberg

L'autorisation de travaux concernant l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg a été délivrée mi-2022 par l'OFT. Elle n'est toutefois pas encore entrée en force, en raison d'un recours en

suspens. La demande d'autorisation pour l'aménagement complet pourra être déposée dès lors qu'une autorisation ayant force exécutoire aura été délivrée. En l'état actuel des connaissances, le tunnel complètement aménagé devrait pouvoir entrer en service à partir de 2035.

Autres projets

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

- extension des capacités de la liaison Ligerz – Twann avec un nouveau tunnel à deux voies (en cours de réalisation pour une mise en service en 2029) ;
- double voie Liebefeld–Köniz (études préliminaires) ;
- nouvelle station de croisement de Leissigen (procédure d'autorisation en cours pour une mise en service à partir de 2027) ;
- voie de dépassement pour le transport de marchandises à Oberwangen (calendrier encore à déterminer) ;
- extension des capacités pour RBS (S7, S8 et ligne de tram 6, étude de projet en cours pour une mise en service vers 2030) ;
- nouveaux arrêts St-Imier La Clef (procédure d'autorisation en cours pour une mise en service en 2027), Kleinwabern (étude de projet en cours pour une mise en service en 2028), Thoun Nord (étude de projet en cours pour une mise en service au plus tôt en 2034) et Matten bei Interlaken (en service depuis 2023).

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

- À La Heutte, il est prévu de construire un point de croisement. Celui-ci facilitera la transformation de la gare de Péry-Reuchenette, en entraînant de légères adaptations au niveau de l'offre horaire sur les lignes Biel/Bienne–La Chaux-de-Fonds/Moutier (actuellement en projet, autorisation de projet à partir de 2028).
- À Brüttelen, en direction de Finsterhennen, un doublement de la voie est prévu pour permettre les correspondances à Ins (procédure d'autorisation en cours, mise en service en 2029).
- À l'initiative du canton de Lucerne, il est envisagé de déplacer le terminus St. Urban de la ligne Langenthal–St. Urban en vue de mieux desservir la clinique psychiatrique du canton de Lucerne. Dans la mesure où une bonne part des personnes employées de la clinique habitent dans le canton de Berne ou passent par Langenthal pour s'y rendre, ce déplacement est aussi dans l'intérêt du canton de Berne.
- Il est prévu d'augmenter la capacité entre Wanzwil et Soleure, ce qui devrait entraîner à partir de décembre 2026 une amélioration de l'offre ferroviaire dans le trafic régional entre Olten et Bienne.
- À Langenthal, il est prévu de mettre en place une ligne de raccordement/« boucle » à Önz. Il s'agit en effet d'un prérequis pour l'instauration de la cadence au quart d'heure entre Berne et Zurich. (Le projet est actuellement en phase préparatoire, la mise en service est prévue à partir de 2032.)
- Doublement de la voie entre Melchenbühl et Gümlingen pour mettre en place une cadence à 7,5 minutes sur la ligne de tram 6 Berne–Gümlingen Siloah (actuellement à l'étude, pour une mise en service à partir de 2033).
- Doublement de la voie entre Bolligen et Deisswil pour mettre en place une cadence à 7,5 minutes jusqu'à Deisswil (actuellement en phase préparatoire, pour une mise en service à partir de 2029).
- Voie de rebroussement à Zollikofen pour la mise en place d'une cadence à 7,5 minutes sur le RBS aux heures de pointe (calendrier à définir).
- Nouveau point de croisement entre Zweisimmen et Saanenmöser à Äbeni-Weid pour l'amélioration des correspondances (étude de projet en cours, pour une mise en service à partir de 2029).

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

Courant 2022, les CFF et l'OFT ont indiqué qu'en l'état, le projet d'offre 2035 (PO35) ne permettait pas de garantir la stabilité de l'exploitation, d'une part en raison d'exigences accrues de la part des CFF en matière de fiabilité et de ponctualité, d'autre part en raison d'infrastructures insuffisantes dans certaines gares et du manque d'installations de garage. En outre, le projet de franchissement rapide des courbes par les nouveaux trains duplex pour le trafic grandes lignes, notamment entre Berne et Lausanne, a été abandonné pour des raisons techniques, le confort de roulement étant impossible à garantir.

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

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

3.9 Évolution de la communauté tarifaire Libero

3.9.1 Communauté tarifaire Libero

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

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

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

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

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

3.9.2 Évolution des prix de la communauté tarifaire Libero

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

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

Titres de transport individuels

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

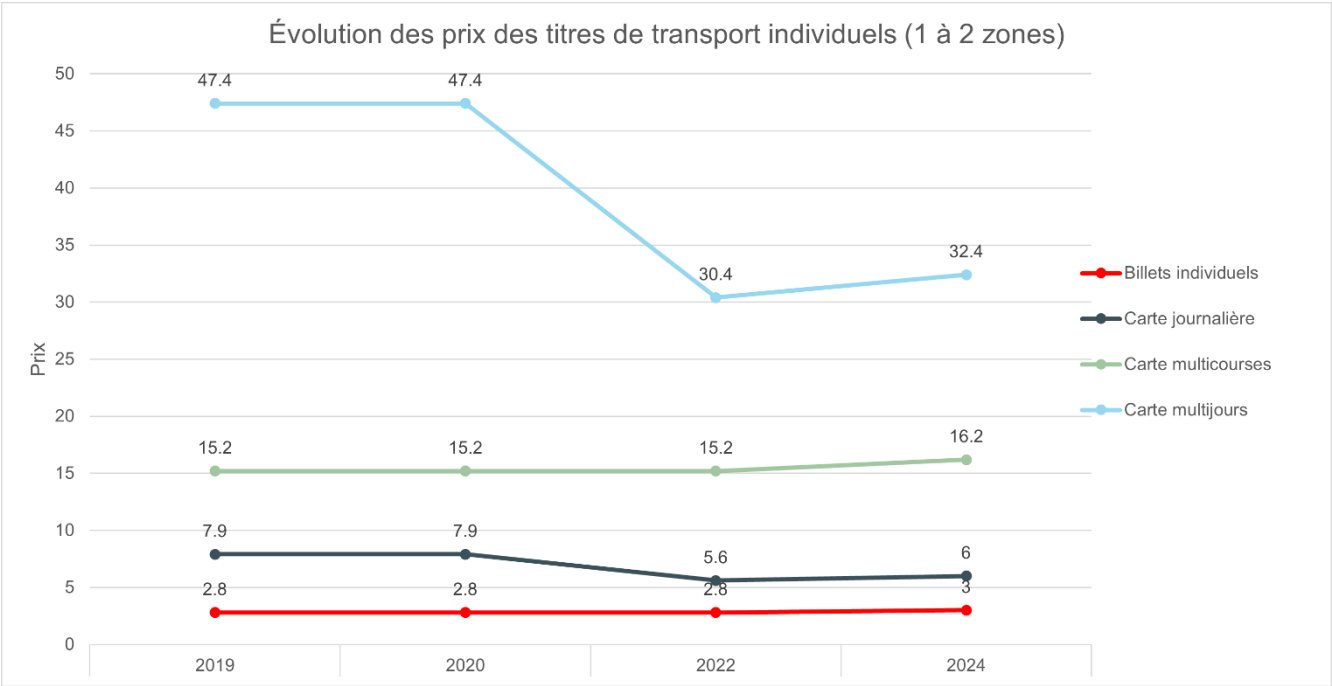


Illustration 21 : Évolution des prix des titres de transport individuels (1 à 2 zones)

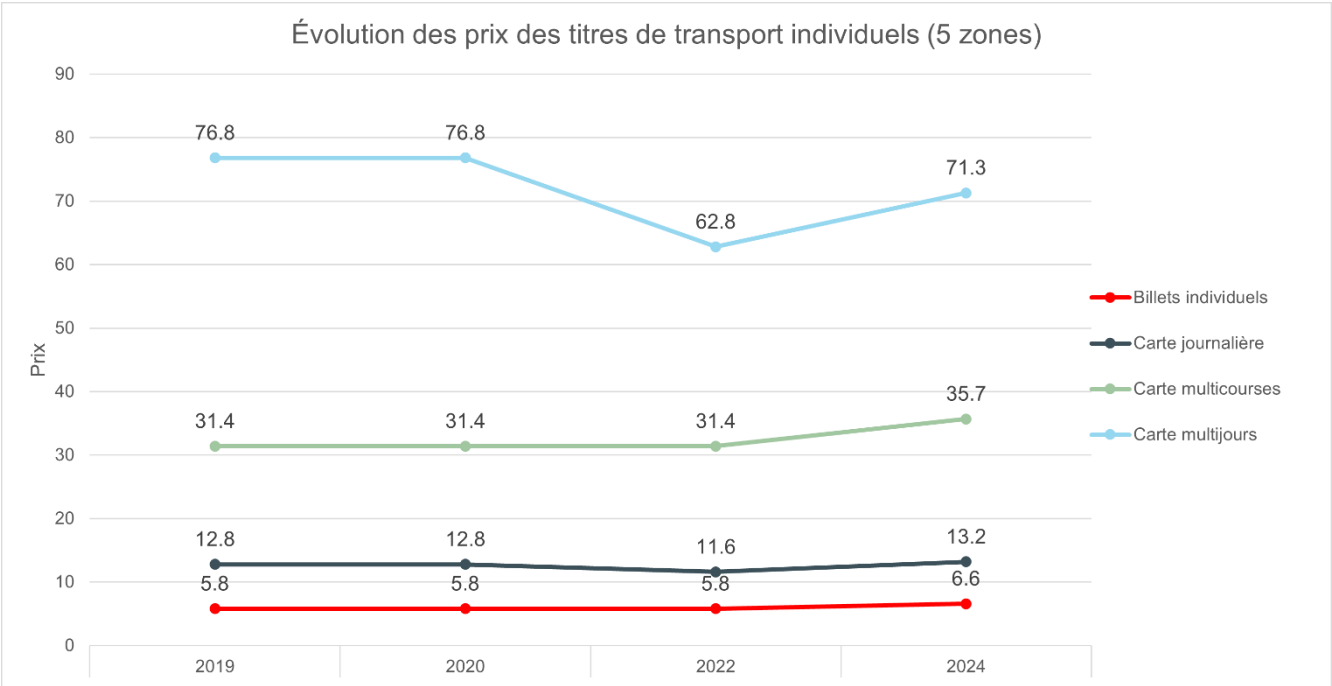


Illustration 22 : Évolution des prix des titres de transport individuels (5 zones)

Abonnements mensuels

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

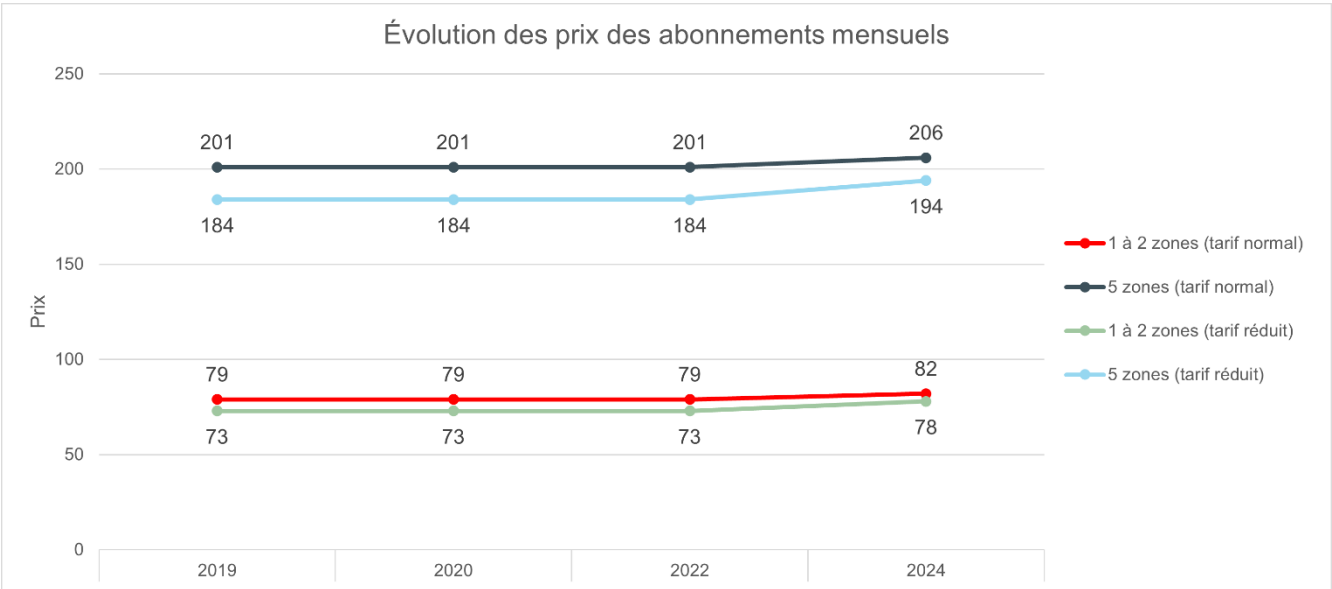


Illustration 23 : Évolution des prix des abonnements mensuels

Abonnements annuels

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

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

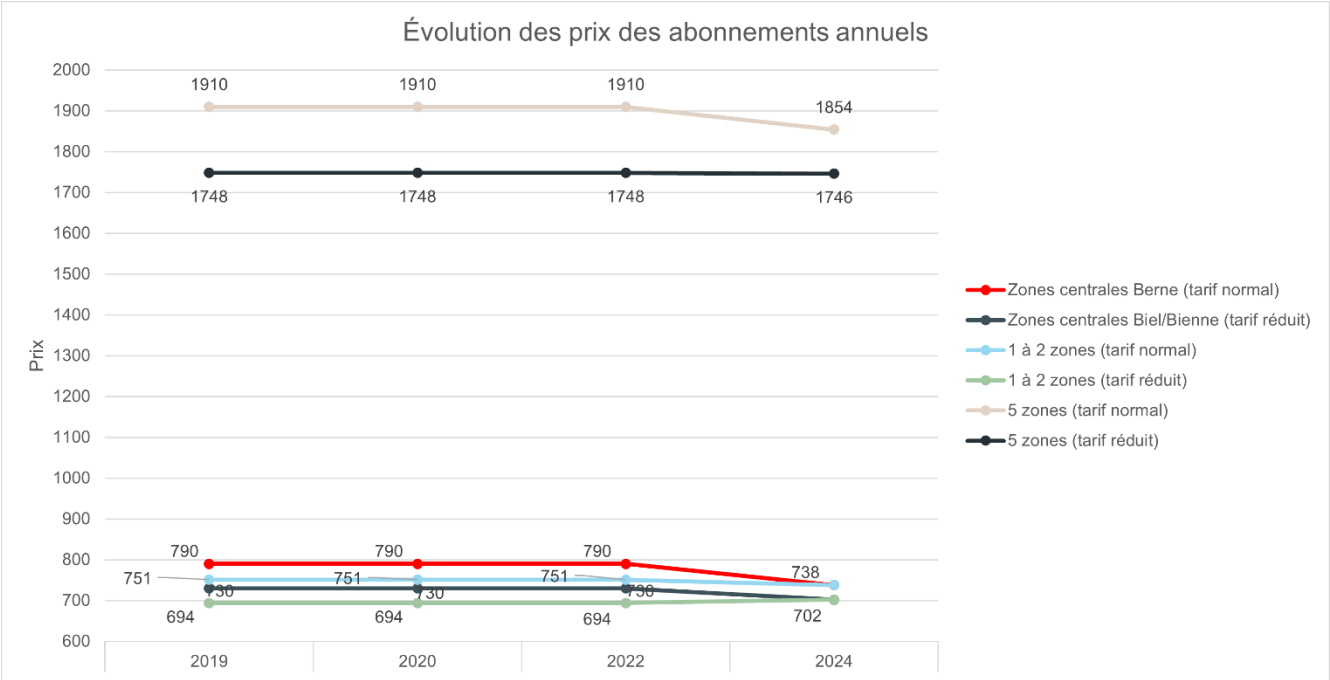


Illustration 24 : Évolution des prix des abonnements annuels

Conclusion

Les tarifs sont une composante essentielle du financement des transports publics. En achetant leur billet, les clientes et clients supportent eux-mêmes une bonne moitié des frais de déplacement par les transports publics. Les prix doivent pouvoir continuer de suivre l'évolution des coûts à un niveau adéquat. Si le canton de Berne persistait à maintenir ou à baisser les prix, cela se ferait inévitablement au détriment des pouvoirs publics.

4 Principes et objectifs de la planification cantonale des transports publics

4.1 Bases et objectifs de la politique des transports du canton

Objectifs de la politique des transports du canton

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

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

- La loi doit garantir une offre de prestations de transports publics suffisante au regard de l'économie publique et de la politique sociale en engageant des moyens aussi rationnellement que possible.
- L'impact sur l'environnement et la consommation énergétique de l'ensemble des transports doivent être réduits et une urbanisation ordonnée doit être encouragée.
- À cet effet, le canton doit
 - instaurer des incitations pour que le trafic individuel des personnes et des marchandises se reporte sur les moyens de transports publics ;
 - améliorer la coordination entre les transports publics et les transports individuels ;
 - coopérer activement avec les cantons voisins.

Stratégie de mobilité globale du canton de Berne 2022

La Stratégie de mobilité globale fixe à long terme les grands axes de la politique du canton en la matière. Elle vise un système de transport efficace, sûr et durable pour le canton de Berne.

La stratégie remaniée et élargie tient compte des évolutions dans le contexte de la mobilité, l'offre de transports et les comportements des usagers et usagères dans le canton de Berne. La Stratégie de mobilité globale du canton de Berne 2022 (SMG 2022) présente les objectifs supérieurs et les stratégies qui doivent guider le gouvernement dans l'accomplissement de ses tâches dans le domaine de la mobilité. La SMG 2022 est fondée sur la stratégie ETG (éviter, transférer et gérer harmonieusement le trafic), déjà bien éprouvée. Intégrant désormais une quatrième stratégie partielle (mettre en réseau), elle devient la stratégie ETGM. La stratégie entend ainsi améliorer la mise en réseau des différents moyens de transport pour créer des chaînes de mobilité multimodales attractives (qui combinent p. ex. le vélo, les transports publics, le partage de véhicules et les moyens de locomotion individuels). Elle établit le cadre nécessaire à la mise en place et au développement de l'interconnectivité également au niveau numérique. La SMG 2022 comporte également un autre élément nouveau : les champs d'action, neuf domaines dans lesquels sont définis les différents instruments de planification cantonaux qui permettront de concrétiser la stratégie. L'avancement de sa mise en œuvre sera contrôlé tous les quatre ans dans le cadre d'un monitoring et d'un controlling. La SMG 2022 a été adoptée par le Conseil-exécutif le 29 juin 2022 et s'applique à l'ensemble des planifications au niveau cantonal, et donc à l'arrêté sur l'offre.

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

- étendre l'offre de transports publics en fonction de la structure urbaine (2.3) ;
- encourager les offres de mobilité partagée (2.5) ;
- promouvoir de manière ciblée dans le trafic touristique et de loisirs les solutions innovantes et intéressantes pour les transports publics et le trafic cycliste et piéton (2.6) ;
- promouvoir les formes de propulsion respectueuses de l'environnement, silencieuses et efficaces du point de vue énergétique (3.2) ;
- garantir le financement et la viabilité financière des infrastructures de transport (3.4) ;
- promouvoir les interfaces de transport (4.1) ;
- axer les systèmes tarifaires sur une utilisation multimodale (4.2) ;
- garantir le raccordement du canton de Berne au trafic ferroviaire et aérien international (4.3) ;
- exploiter les potentiels du numérique (4.5).

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

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

Plan directeur cantonal

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

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

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

- Le bon moyen de transport au bon endroit : il n'est possible de proposer une offre de transport attractive et bon marché que si les moyens de transport sont utilisés là où leurs avantages sont mis en valeur.
- L'urbanisation s'oriente en priorité sur les infrastructures destinées aux transports publics existantes. Il s'agit d'encourager les transports publics et l'adoption de moyens de transport respectueux de l'environnement.
- Les axes relatifs aux transports publics dans le projet de territoire du canton de Berne revêtent ainsi une importance capitale et le critère de la desserte d'une commune par les transports publics devient déterminant pour attribuer un type d'espace à une commune. Des hypothèses de croissance de la population plus élevées sont adoptées pour les communes-centres (bien desservies par les transports publics). À l'inverse, la définition de la stratégie de réseau et d'offre des transports publics tient compte des besoins variés de mobilité inhérents aux différents types d'espace.
- Le canton veille à ce que les infrastructures soient développées en fonction de la demande, en réfléchissant à des mesures visant à mieux exploiter les capacités actuelles avant d'en construire de nouvelles.
- Le plan directeur fixe pour objectifs de freiner le mitage du territoire et de favoriser l'urbanisation interne. Les nouvelles zones d'habitation, zones mixtes et zones centrales devront presque sans exception être situées dans des secteurs bien desservis par les transports publics : la corrélation en vigueur depuis déjà de nombreuses années entre les classements en zones à bâtir et la desserte par les transports publics est ainsi renforcée.

4.2 Principes et définition de l'offre de transports publics

Les bases légales de la Confédération et du canton, ainsi que les objectifs de la politique cantonale en matière de transports permettent de définir certains principes. Ceux-ci sont commentés et expliqués ci-dessous.

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

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

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

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

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

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

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

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

Il faut faire coïncider l'offre et la demande. Les paramètres à utiliser à cet effet figurent dans l'ordonnance sur l'offre.

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

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

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

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

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

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

L'offre en transports publics doit être développée dans une perspective d'avenir.

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

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

Il n'est pas économiquement judicieux de dimensionner l'offre de transports publics uniquement en fonction du nombre de places assises. Les passagères et passagers n'exigent pas non plus de disposer d'une place assise dans tous les cas. Dans les véhicules dotés de zones aménagées en conséquence, nombreux sont celles et ceux qui choisissent de rester debout pour de petits trajets même s'il reste des places assises.

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

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

Les niveaux d'offre ont été définis il y a près de 30 ans. Dans toutes les régions, l'offre était alors bien plus limitée qu'aujourd'hui et les transports publics étaient donc moins utilisés. Dans le trafic régional, les offres à la cadence horaire semblaient à l'époque étoffées, tandis qu'à présent, les cadences semi-horaires sont devenues monnaie courante. Sans compter qu'il existe des contradictions entre l'OOT et les conditions-cadres introduites ultérieurement au niveau fédéral et que la motion 133-2021 qui a été déposée implique d'adapter certaines dispositions de l'OOT. Pour toutes ces raisons, l'ordonnance sur l'offre de transports publics doit être modifiée comme suit.

- **Adaptation du nombre d'allers retours quotidiens (paires de courses) dans les différents niveaux d'offre**

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

La nouvelle répartition des niveaux d'offre se présente comme suit :

Niveau de l'offre	Nombre allers-retours (actuelle)	Nombre allers-retours (nouvelle)
1	4 à 15 allers-retours	4 à 18 allers-retours
2	16 à 25 allers-retours	19 à 39 allers-retours
3	26 à 39 allers-retours	40 à 74 allers-retours
4	À partir de 40 allers-retours	À partir de 75 allers-retours

Illustration 25 : Nouvelle répartition des niveaux d'offre

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

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

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

Les exigences relatives à la demande et à la couverture des coûts (articles 10 et 11 OOT) restent inchangées. La nouvelle répartition des lignes assurant 26 à 74 paires de courses permet de réduire légèrement les objectifs applicables à ces lignes.

- **Adaptation de l'article 5a, courses matinales**

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

- **Adaptation des articles 10 et 11, catégories de véhicules**

Les catégories de véhicules définies aux articles 10 et 11 doivent être simplifiées. À l'heure actuelle, différents types de bus circulent sur un grand nombre de lignes qui leur sont dédiées. Cette situation s'explique notamment par le fait que pour répondre à la demande, de grands bus doivent être utilisés pour certaines courses alors que des véhicules plus petits sont suffisants pour les autres. Les distinctions actuellement opérées entre les catégories « midibus et bus standard » et « bus articulés et mégabus » étant souvent inappropriées, ces véhicules seront regroupés dans une seule et même catégorie. Cette simplification réduit légèrement les exigences relatives au taux d'utilisation des lignes desservies par des bus articulés.

Ces adaptations permettront de mieux faire coïncider les délimitations aux niveaux cantonal et fédéral. Les travaux de planification seront eux aussi simplifiés.

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

4.4 Principes d'élaboration des tarifs

Selon la loi sur le transport de voyageurs (LTV), ce sont les entreprises de transport qui sont habilitées à fixer le montant des tarifs. L'OFT exerce la surveillance sur les tarifs décidés.

Les tarifs sont adaptés lorsqu'ils obéissent aux principes suivants.

Il faut faire en sorte que les transports publics occupent la part la plus grande possible du marché total des transports compte tenu des conditions générales en vigueur.

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

Il faut viser les recettes les plus élevées possibles en transportant un grand nombre de passagères et passagers et en tirant parti de la situation des prix et du marché.

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

En principe, des tarifs comparables sont perçus pour les offres de transport équivalentes.

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

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

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

4.5 Principes en matière d'investissement**4.5.1 Maintien, renouvellement et extension des infrastructures**

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

Garantir la sécurité de l'exploitation

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

Maintenir la capacité d'exploitation

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

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

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

Aménagements de l'infrastructure et extensions

Selon la Stratégie de mobilité globale du canton, il faut augmenter la part de marché des transports publics au détriment de celle du trafic individuel motorisé. Cet objectif ne pourra être réalisé de manière réussie que si des projets d'aménagement et d'extension sont accomplis ces prochaines années en vue d'améliorer le positionnement des transports publics sur le marché de la mobilité. À cet égard, le principe

essentiel consiste à augmenter les capacités des transports publics. Les infrastructures en sont les éléments essentiels.

4.5.2 Amélioration de l'accès aux transports publics pour les personnes handicapées

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

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

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

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

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

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

5.1 Trafic international

Depuis fin 2023, il ne reste plus que trois liaisons ferroviaires directes reliant le canton de Berne aux pays voisins.

Axe Lötschberg – Simplon à destination de Milan

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

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

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

Interlaken – Berne – Bâle – Paris/nouvelle liaison RE Berne – Neuchâtel – Frasné

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

- les compositions TGV doivent être équipées du dispositif requis d'arrêt automatique des trains pour pouvoir circuler sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist ;
- le temps d'arrêt à Bâle doit être suffisant pour permettre l'attelage des deux compositions de train en provenance de Zurich et d'Interlaken, ce qui nécessite une modification des horaires entre Bâle et Paris ;
- Lyria doit disposer de suffisamment de compositions de train ;
- les capacités des trains doivent être suffisantes à l'intérieur de la Suisse.

Du fait des horaires actuels, mais aussi prévus, il n'est pas possible pour l'heure de dire quand des correspondances attrayantes, voire des liaisons directes à Bâle pourront être restaurées. Le trajet entre Berne et Paris dure actuellement 4h 30. Des discussions sont en cours pour améliorer les correspondances le plus rapidement possible et mettre ainsi un terme à cette situation peu satisfaisante pour toutes les parties.

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

Trains de nuit

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

Bus longue distance

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

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

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

5.2 Trains longue distance

Offre du trafic longue distance à l'horizon 2035

Les améliorations suivantes sont prévues d'ici à 2035 pour l'offre du trafic longue distance dans le cadre de l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire adoptée par le Parlement fédéral en juin 2019 (voir Illustration 27) :

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

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

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

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

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

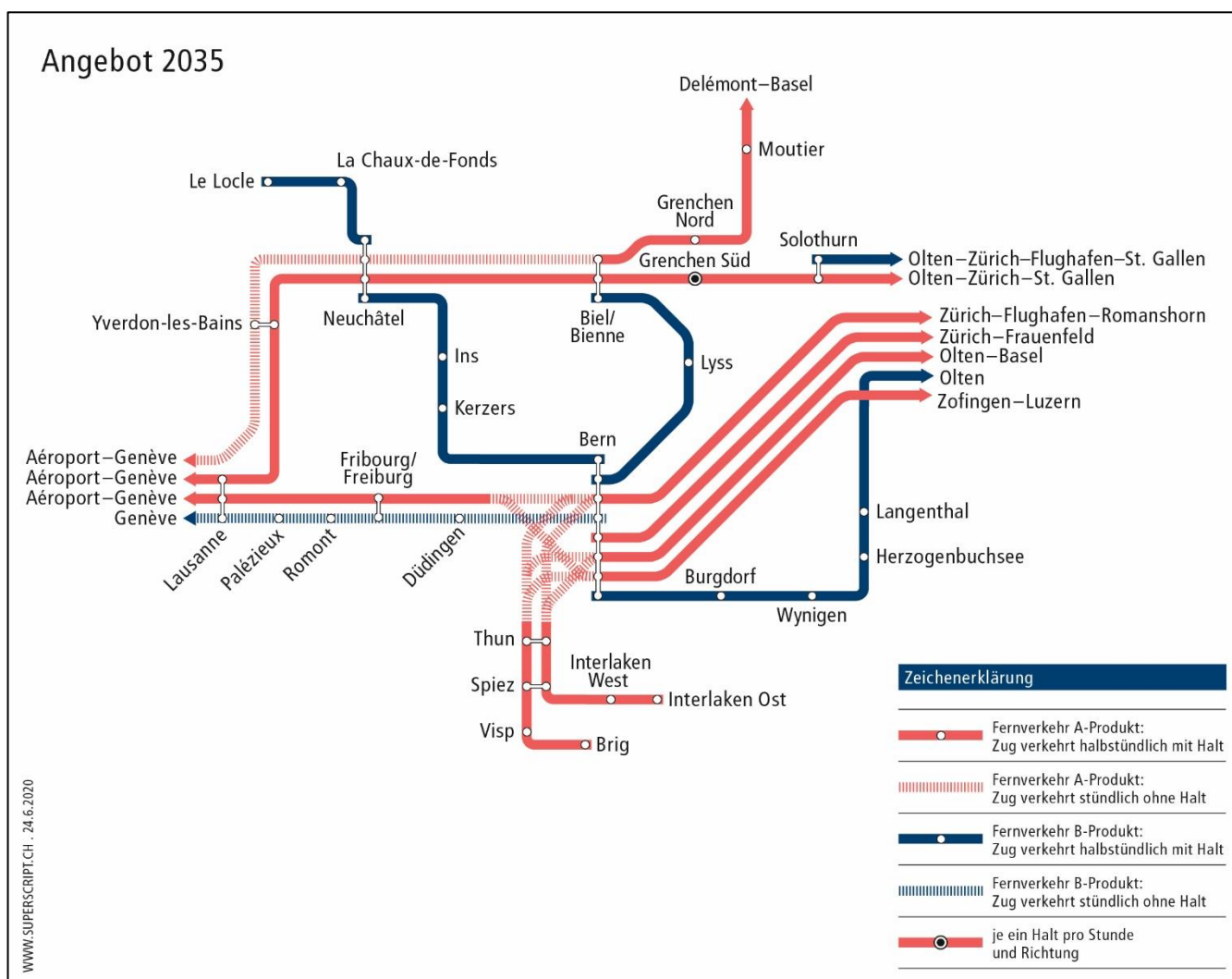


Illustration 26 : Offre du trafic longue distance selon l'étape d'aménagement 2035

Évolution à long terme au niveau fédéral (Perspective RAIL 2050)³

Partant d'une vision et de six objectifs, la Perspective RAIL 2050 définit l'orientation générale à suivre pour la poursuite de l'aménagement du rail. La vision consiste à utiliser efficacement les atouts du rail et à contribuer à l'objectif climatique 2050 en augmentant la part du rail dans le transport de personnes et de marchandises. Il s'agit en outre de renforcer l'espace de vie et la place économique suisses ainsi que d'harmoniser le développement du rail avec les objectifs du développement territorial.

L'orientation générale se concentre sur le développement du rail sur les courtes et moyennes distances. Elle génère ainsi la plus grande contribution à l'augmentation de la part du rail dans le trafic global. Il faut renforcer le transport national et international sur les longues distances là où le rail n'est pas encore compétitif par rapport au transport routier et aérien. Dans le domaine du fret, l'accent est mis sur l'accès au rail via des plates-formes de transbordement et des installations de logistique urbaine.

À l'avenir, l'utilisation plus intensive du réseau aura la priorité sur l'aménagement de l'infrastructure. [...] Lorsque des goulets d'étranglement se profilent en raison du report modal visé, les capacités seront aménagées tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

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

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

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

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

Le plan stratégique élaboré conjointement avec la Conférence des transports de la Suisse occidentale prévoit une cadence semi-horaire sur toutes les lignes longue distance. Par rapport au schéma d'offre 2035, cette stratégie introduit une cadence semi-horaire entre Biel/Bienne et Genève, des liaisons RE Biel/Bienne–Oesingen–Zurich toutes les demi-heures, et des liaisons Berne–Olten–Aarau–Baden–Zurich toutes les demi-heures (voir Illustration 27).

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

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

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

³Ce chapitre reprend un texte publié sur le [site de l'OFT](#).

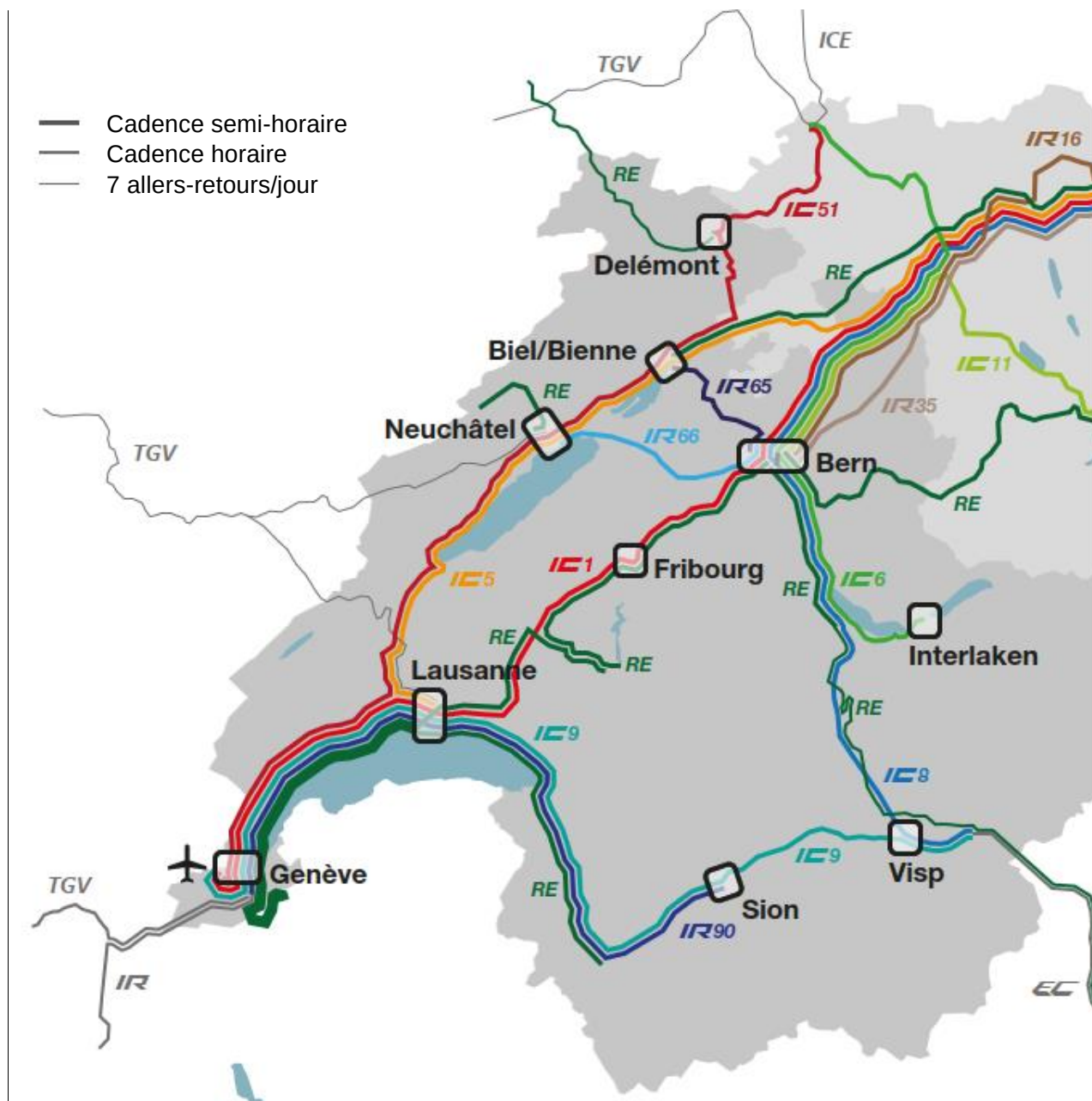


Illustration 27 : Offre visée pour le trafic longue distance en Suisse occidentale d'ici à 2050

5.3 S-Bahn Berne et trafic régional

Principes

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

- Cadence horaire 500 personnes par jour
- Cadence semi-horaire 2000 personnes par jour
- Cadence au $\frac{1}{4}$ heure 8000 personnes par jour

Ces valeurs correspondent à celles fixées dans l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics concernant le taux d'utilisation par rapport au niveau d'offre. Elles peuvent varier au cas par cas, en fonction de la ligne et du matériel roulant utilisé. Par exemple, si seuls des trains courts peuvent circuler

et que les quais ne peuvent être prolongés que moyennant des coûts disproportionnés, une augmentation de la cadence peut déjà être indiquée même si les valeurs sont inférieures. C'est notamment le cas des chemins de fer à voie métrique.

Deuxième extension partielle du S-Bahn Berne

Les objectifs et les mesures du développement du S-Bahn Berne sont définis dans le projet de deuxième extension du S-Bahn Berne qui date de 2013 (voir Illustration 28).

La deuxième extension prévoit :

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

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

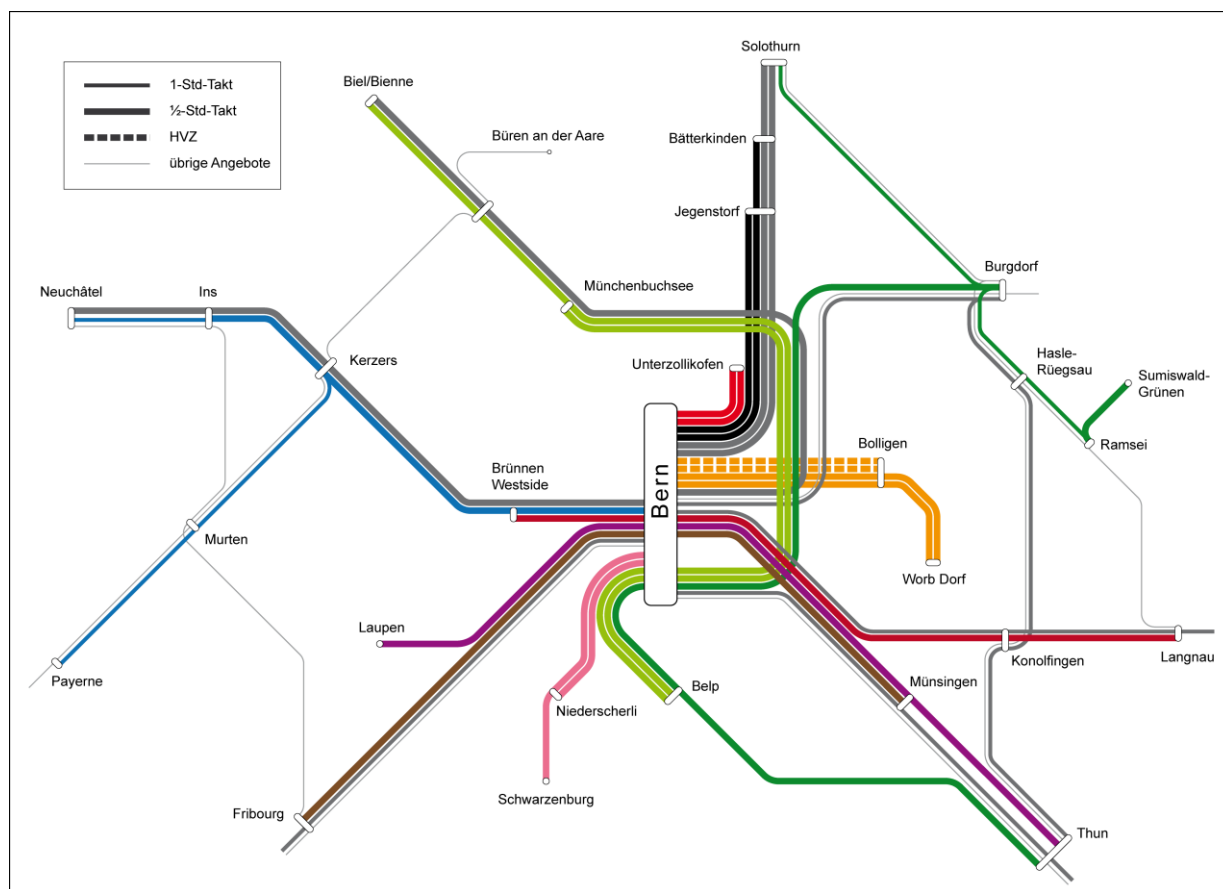


Illustration 28 : Schéma cible du S-Bahn Berne avec la deuxième extension (Source : rapport de planification 2013)

Améliorations de l'offre d'ici à 2050

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

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

Évolution à long terme du RER à partir de 2040

La solution visée par la deuxième extension partielle du S-Bahn Berne (cadence au quart d'heure dans le secteur central du RER) est entièrement mise en œuvre par le schéma d'offre 2035 de la Confédération. Le développement du RER est défini dans le cadre du projet « S-Bahn Bern 2040 » (RER Berne 2040).

L'objectif de ce projet est d'établir la base cantonale (planification de l'offre régionale) pour la prochaine étape d'aménagement PRODES de la Confédération et d'élaborer un schéma d'offre à long terme. Ce dernier est déterminant pour le dimensionnement des nouvelles infrastructures ferroviaires qui requièrent souvent des investissements considérables à très long terme. Le périmètre de planification du projet comprend l'actuel S-Bahn Berne. Il inclut également les trains RE et la politique d'arrêts y afférente, car les arrêts RE influencent fortement l'offre ferroviaire. L'extension du périmètre du RER est étudiée si des considérations liées à l'aménagement du territoire l'exigent.

Le développement de l'offre du S-Bahn Berne requiert un concept qui coordonne à la fois les exigences relatives à l'aménagement du territoire et celles spécifiques à la demande, et dont le financement peut être assuré.

Le projet a été élaboré par l'OTP en concertation avec les entreprises ferroviaires concernées et l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire. Les cantons voisins et les régions concernées du canton de Berne ont été régulièrement consultés.

Dans un premier temps, les bases conceptuelles de l'offre ont été définies. Les schémas d'offre concrets pour 2040 et pour un horizon plus lointain pour tous les corridors ont été élaborés lors d'une seconde étape.

Vision RER Bienne 2045

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

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

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

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

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

5.4 Évolution de l'infrastructure ferroviaire

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

Aménagement à quatre voies sur le tronçon Wankdorf–Löchligut

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

Extension latérale de la gare de Berne

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

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

Chemin de fer du Grimsel

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

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

Le projet du chemin de fer du Grimsel n'est pas compris dans l'étape d'aménagement 2035, mais peut faire l'objet d'une étude avec des fonds de la Confédération en vue des prochaines étapes d'aménagement.

Cette nouvelle infrastructure permettra des liaisons ferroviaires horaires entre Meiringen et Oberwald. La date de réalisation n'ayant pas encore été arrêtée, les conditions des correspondances à Meiringen et Oberwald restent pour l'heure inconnues, et il est impossible de fournir des informations détaillées concernant l'offre horaire. Les conditions techniques rendent une liaison diamétrale avec ZB ou MGB envisageable.

Autres aménagements de l'infrastructure

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

- Entre Biel/Bienne et Longeau, les trains assurant les liaisons Biel/Bienne–Olten–Zurich et Biel/Bienne – Delémont – Bâle circulent sur la même ligne. Des mesures visant à améliorer les performances de ce tronçon fortement fréquenté sont donc nécessaires à terme.
- Le tronçon Berne–Neuchâtel est constitué en majeure partie d'une seule voie entre Gümmenen et Neuchâtel. Selon l'évolution des conditions générales, d'autres doubléments de voie seront nécessaires, en priorité sur les tronçons Gümmenen–Chiètres (sans accès à la gare), Müntschemier–Chiètres et Zihlbrücke – Marin - Epagnier.
- Le nœud ferroviaire de Berne voit ses capacités d'accès en gare et de ses accès piétons s'améliorer grâce aux chantiers actuels. Le nombre de quais reste cependant inchangé, ce qui constitue un facteur limitant. Il est donc nécessaire d'ajouter quatre voies sur le côté de la gare pour étoffer l'offre des CFF et de BLS.
- En gare d'Interlaken Ost, les dimensions des quais ne suffisent plus à accueillir les flux de passagers et passagers, en forte augmentation ; de plus, la longueur des trajets de correspondance a un effet négatif sur la stabilité de l'horaire.
- Dans l'Emmental et le Simmental, des études conceptuelles sont en cours pour valider les mesures d'infrastructure.

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

Tram Berne - Ostermundigen

Aujourd'hui, la ligne de bus 10 Köniz Schliern – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rütli circule à une cadence très intense tout en étant surchargée. Il est par conséquent prévu de remplacer la branche Ostermundigen par le tram Berne–Ostermundigen (TBO). Pour ce faire, un nouveau tronçon long de 4450 mètres doit être construit entre la Viktoriaplatz à Berne et le nouveau terminus Oberfeld à Ostermundigen. En gare d'Ostermundigen, il est prévu de créer un nœud de transports publics pour les trains, bus et trams, intégré dans un environnement urbain entièrement nouveau. Le projet de tram est bien avancé, mais l'OFT n'a pas encore délivré la décision d'approbation des plans. Le début du chantier principal dépendra de la date à laquelle ce document sera émis, et des éventuels recours formulés à son encontre. La durée des travaux est estimée à au moins quatre à cinq années. Des travaux préparatoires ont été réalisés entre juillet 2024 et septembre 2025 dans le quartier de la gare d'Ostermundigen pour le tram et l'accessibilité de la gare d'Ostermundigen.

Desserte de la Länggasse

Les résultats de l'examen d'opportunité (EO) Wyler et Länggasse réalisé en 2018 n'ont pas permis de déterminer si l'évolution de la demande nécessitait d'instaurer une ligne de tram pour desservir le quartier de la Länggasse. La décision se basera sur un monitoring du trafic, encore en cours à l'heure actuelle.

Deuxième axe de tram dans le centre-ville de Berne

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

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

Desserte du site de l'Hôpital de l'Île

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

Desserte de Köniz/Berne Sud

L'EO Köniz/Berne Sud se demandait comment le corridor Berne – Köniz – Schwarzenburg devrait à long terme être desservi par les transports publics. Cette question était en suspens depuis le rejet du projet Tram Région Berne. L'étude a montré que, d'après les pronostics actuels concernant l'évolution de la mobilité, la demande en transports publics peut être satisfaite grâce aux mesures déjà arrêtées (densification des cadences sur la ligne S6 jusqu'à Schwarzenburg, passage à des bus à double articulation sur plusieurs lignes, développement des infrastructures cyclables). Si l'évolution de la demande en transports publics se révèle plus dynamique que prévu, la solution privilégiée serait de mettre en place un tram jusqu'à Köniz. Le prolongement du RBS jusqu'à l'Hôpital de l'Île ou Schwarzenburg serait alors

envisageable s'il contribuait à supprimer les éventuels goulets d'étranglement qui pourraient se former à l'avenir en gare de Berne et donc à éviter d'autres onéreux aménagements.

Développement du RBS

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

Le RBS et l'OTP ont fait réaliser des simulations par un bureau d'ingénieurs spécialisés pour infirmer ces craintes. Ces vérifications ont montré la possibilité d'une exploitation stable, avec une haute probabilité.

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

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

6 Évolution des transports publics entre 2027 et 2030

6.1 CRT Bienne–Seeland–Jura bernois

6.1.1 Lignes ferroviaires

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

6.1.2 Lignes de bus

Lignes de bus du Jura bernois

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

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

Lignes de bus Biel/Bienne

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

Les lignes 5, 6 et 8 seront adaptées et circuleront selon un nouveau tracé en ville. Les cadences restent inchangées.

Deux nouvelles lignes de bus (7 et 10) seront mises en place entre la gare de Bienne et les Champs-de-Boujean, avec une ligne circulant sur l'axe médian le long de la Suze, et une autre sur la rue de Mâche ~~rue du Midi~~. Ces lignes, exploitées conjointement, garantiront des correspondances optimales avec les transports régionaux et longue distance en gare de Bienne. Au début, ces deux lignes ne fonctionneront qu'aux heures de pointe.

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

Lignes de bus du Seeland

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

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

La région d'Ins-Erlach est actuellement desservie par un réseau de bus complexe, avec une ligne vers Le Landeron (canton de Neuchâtel). Face à la croissance démographique croissante de la région et afin de répondre aux besoins de la population, la région RVK-1 a mené une étude en collaboration avec le canton de Neuchâtel afin de concevoir un nouveau réseau de transports publics. Cinq lignes transcantonales sont prévues.

Les lignes Ins - Vinelz - Le Landeron - Marin Epagnier, Ins - Tschugg - Erlach - Le Landeron, Enges - Marin-Epagnier - Ins et Lüscherz - Erlach - Gals - Marin-Epagnier circulent toutes les heures. Ces deux lignes, qui desservent entre autres Marin-Epagnier, sont introduites sous forme d'exploitation pilote. La ligne Anet - Gals - Le Landeron ne circule qu'aux heures de pointe à la cadence horaire et uniquement en semaine. Le week-end, les autres lignes circulent toutes les heures ou toutes les deux heures. Les lignes sont classées dans le niveau d'offre 1 (jusqu'à 18 PC).

En outre, le prolongement à titre expérimental de la ligne existante Avenches - Cudredin - Ins jusqu'à Treiten doit permettre de relier Treiten aux transports publics.

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

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

La ligne 30.541 Chiètres – Golaten – Wileroltigen – Gurbrü est supprimée. Golaten pourra être desservie à la demande par un bus de citoyens.

6.1.3 Desserte fine de l'agglomération de Bienne

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

concept transports publics 2035, qui se concentre uniquement sur le réseau de bus de la ville et de l'agglomération de Bienne, la ville de Bienne a développé la « Vision RER Bienne 2045 » (voir chapitre 5.3).

6.2 CRT Haute-Argovie

6.2.1 Lignes ferroviaires

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

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

6.2.2 Lignes de bus

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

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

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

6.2.3 Desserte fine de l'agglomération de Langenthal

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

6.3 CR Emmental

6.3.1 Lignes ferroviaires

Aucun changement n'est prévu sur les lignes ferroviaires de l'Emmental après l'aménagement figurant dans l'arrêté sur l'offre pour les transports publics 2022-2026.

6.3.2 Lignes de bus

À Berthoud, les densifications apportées sur la ligne 30.468 Berthoud – Heimiswil – Kaltacker – Lueg sont prolongées jusqu'à Heimiswil (alors qu'elles s'arrêtaient jusqu'ici à Fischermätteli). À Langnau, la cadence semi-horaire, introduite de manière expérimentale sur la branche ouest de la ligne 30.281 (Langnau Bhf–Friedhof), est intégrée dans l'offre cantonale de base. Les valeurs minimales ne sont pour le moment pas encore atteintes, les aménagements n'ayant qu'une très faible répercussion sur les coûts dans l'hypothèse où l'offre serait acceptée. Un retour à la variante initiale étant rendu difficile suite à l'absence de possibilités de rebroussement, l'offre est intégrée dans l'offre de base.

6.4 CR Berne-Mittelland

6.4.1 Lignes ferroviaires

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

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

6.4.2 Lignes de bus

Ligne 30.038 Schönbühl – Bäriswil/Mattstetten

Pour améliorer la rentabilité économique permise par l'augmentation de la demande potentielle, et créer des conditions optimales de correspondances entre bus et train, la ligne est prolongée jusqu'à l'arrêt Schönbühl Shoppyland. À l'autre bout, on expérimente un prolongement de la ligne de Mattstett en à Urtenen aux heures de pointe. Mais ces améliorations ne sont possibles que si les infrastructures routières adéquates existent.

Zone de Belp

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

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

Ligne 30.167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach

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

Zone de Gantrisch

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

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

Zone de Gessenay

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

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

Ligne 20.520 Morat–Gempenach–Gümmenen

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

Bucheggberg

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

Worb

Un bus local est mis en place à Worb (exploitation pilote) : les quartiers Lindhalde et Sunnhalde seront reliés à la gare de Worb Dorf à une cadence semi-horaire du lundi au vendredi.

6.4.3 Desserte fine de l'agglomération de Berne

En décembre 2024, le Grand Conseil a décidé de n'accorder aucune subvention pour la rénovation de la branche de tram de Fischermätteli, et de supprimer la branche de tram Bahnhof Berne – Fischermätteli dans le prochain arrêté sur l'offre. Ce faisant, il a chargé le Conseil-exécutif de lui soumettre une autre solution pour la desserte du quartier Fischermätteli. C'est la raison pour laquelle l'OTP étudie actuellement les possibilités de raccordement du quartier, avec les avantages et les inconvénients de chacune. Sur cette base, le Conseil-exécutif sera en mesure de proposer au Grand Conseil la future solution de desserte, dans le cadre de l'arrêté sur l'offre 2027-2030.

Entre Berne et Kleinwabern, sont prévus ces prochaines années la rénovation de la Seftigenstrasse, le prolongement de la ligne de tram 9 et la création d'un nouvel arrêt de RER à Kleinwabern. Le site de Kleinwabern deviendra bientôt une plateforme de correspondances attrayante entre tram, bus et train. D'après la planification actuelle, le prolongement de la ligne de tram et la rénovation de la Seftigenstrasse devraient être finalisés en 2028. La ligne de tram 9 arrivera à Kleinwabern pour l'horaire 2029 au plus tôt.

Parallèlement à la mise en service du prolongement de la ligne de tram, le réseau de bus dans la zone de Wabern sera adapté comme suit :

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

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

La ligne 30.031 va être développée sur le tronçon Niederwangen – Europaplatz pour tenir compte de la mise en service du centre de police de Berne à Niederwangen (cadence au quart d'heure à partir de midi et sans interruption jusqu'à 19h 30).

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

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

6.5 CRT Oberland-Ouest

6.5.1 Lignes ferroviaires

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

6.5.2 Lignes de bus

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

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

6.5.3 Desserte fine de l'agglomération de Thoune

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

Dans l'agglomération de Thoune, l'exploitation pilote de la première ligne tangentielle entre Steffisburg Kirche et Thun Zentrum Oberland s'achèvera fin 2025, après trois années d'expérimentation. Dans un premier temps, une cadence semi-horaire sera mise en place aux heures de circulation des pendulaires et aux horaires d'ouverture des magasins. La nouvelle ligne de bus relie les zones résidentielles de Steffisburg le long de la Zugstrasse aux transports publics et à la gare. La mise en service de l'arrêt Thoune Nord devrait permettre des correspondances entre la ligne tangentielle et le RER en direction de Berne.

L'exploitation pilote est prévue à partir de fin 2025. Si l'expérience est concluante, elle pourrait être intégrée à l'offre de base au moyen d'un arrêté intermédiaire 2029-2030.

La gare routière sur la place de la gare de Thoune touche aux limites de ses capacités. L'entrée de la gare est souvent encombrée de bus à l'arrêt. Les lieux doivent être aménagés pour assurer l'accès des personnes handicapées et développer l'offre. Dans l'un et l'autre cas, cela nécessite davantage d'espace. Pour ce faire, il est prévu de ne plus faire passer sur la place de la gare deux des lignes de bus urbains, mais d'assurer la correspondance avec les trains sur le côté sud (voir Illustration 29). La ville de Thoune, la CRT 5 et les services cantonaux se sont prononcés en faveur d'une solution intégrant des bordures d'arrêt dans la Seefeldstrasse, une amélioration que la ville de Thoune est chargée de diriger.

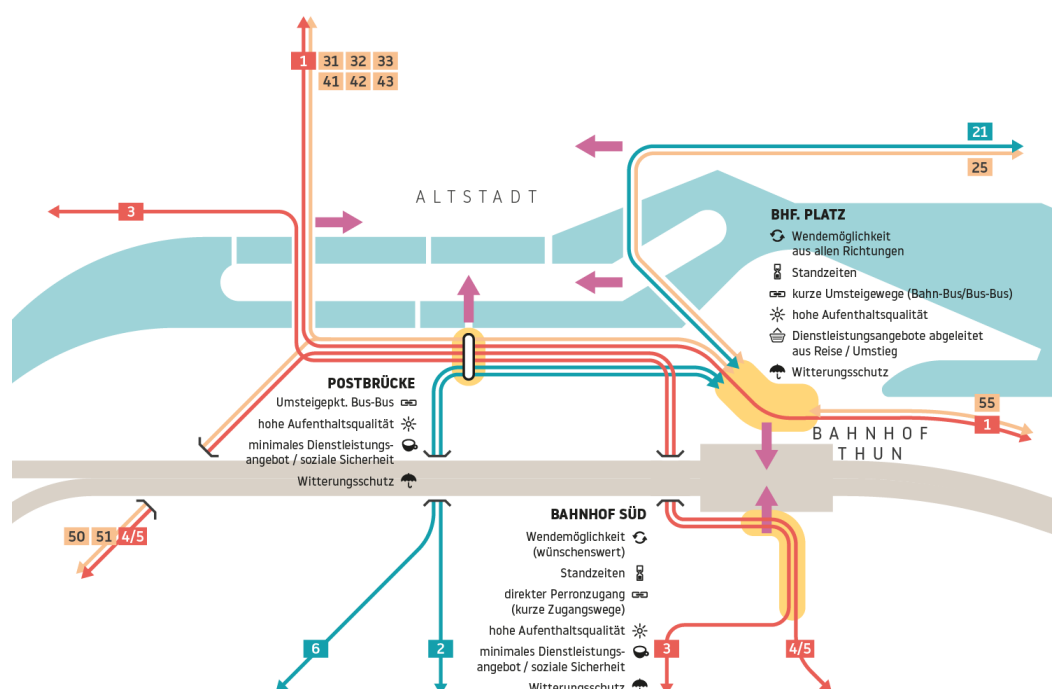


Illustration 29 : Conception directrice pour les transports publics à court/moyen terme pour le centre-ville de Thoune
(Source : CRT 5 2019)

6.6 CR Oberland-Est

6.6.1 Lignes ferroviaires

L'aménagement du point de croisement de Leissigen permettra le croisement de trains de 400 mètres de long, et donc une utilisation plus flexible des véhicules des CFF. Des perturbations sont malheureusement à prévoir durant le chantier. Parmi les solutions étudiées, la meilleure semble de renoncer à la desserte semi-horaire de la gare d'Interlaken West.

La compagnie des chemins de fer de l'Oberland bernois prévoit l'extension de plusieurs tronçons, indispensable pour étoffer l'offre proposée sur l'axe Interlaken Ost – Grindelwald. À plus long terme, il est prévu de densifier encore ponctuellement le trafic en direction de Grindelwald et Lauterbrunnen, ainsi qu'entre Lauterbrunnen et Wengen. À court terme, l'offre saisonnière sera enrichie de trains supplémentaires en fonction de l'évolution de l'offre et des rendements.

6.6.2 Lignes de bus

Avec la forte hausse du trafic de loisirs, les contraintes de capacité se multiplient également sur le réseau de bus dans la région d'Interlaken. Sur la ligne 31.103 Interlaken – Iseltwald, des courses supplémentaires sont mises en place et le tracé de la ligne fait l'objet d'adaptations. Quant au bus local Grindelwald, il se voit enrichi de courses de renfort et d'une offre en soirée.

6.6.3 Desserte fine de l'agglomération d'Interlaken

À Interlaken, une nouvelle ligne de bus est prévue entre Interlaken, le nouvel arrêt de train de Matten bei Interlaken et la zone artisanale de Wilderswil. Seul le financement de l'exploitation pilote telle que planifiée reste à confirmer. La nouvelle ligne devrait venir délester la ligne 31.105, sursollicitée, et permettre de meilleures correspondances à Matten, en direction de Grindelwald et Lauterbrunnen. La date de son introduction dépend de l'accord de financement.

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

6.7 Évolution de l'offre nocturne

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

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

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

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

L'offre Moonliner fait l'objet d'adaptations sur les lignes 30.918 (M18) Berne – Brünnen – Frauenkappelen – Gümmenen – Laufon et 30.983 (M83) Berne – Bümpliz – Niederwangen – Thörishaus – Neuenegg – Laufon. Par leur exploitation, ces lignes sont aujourd'hui liées l'une à l'autre, mais cette exploitation n'est pas ponctuelle, ce qui compromet les correspondances en gare de Berne. Les deux lignes vont donc être exploitées séparément, ce qui induit les adaptations suivantes :

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

6.8 Offres à la demande dans le canton de Berne

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

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

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

- Commande au même titre qu'une ligne ordinaire

En principe, le canton peut tout à fait commander une offre à la demande. L'OFT a publié des directives à ce sujet en octobre 2023. Mais les études préliminaires ont montré qu'une telle offre coûtait extrêmement cher et risquait par conséquent d'être très peu rentable. Le canton a donc estimé que les offres de ce type n'étaient pas pertinentes.

- Cofinancement d'un bus de citoyens

Cette variante permet aux communes de bénéficier d'une aide financière du canton dans la mesure où elle respecte les principes de desserte (art. 3 OOT). Concernant l'horaire (nombre de courses, couverture territoriale, tracé des lignes, etc.), la tarification (de la gratuité aux tarifs spéciaux, en passant par la reconnaissance du tarif Libero ou des transports directs) et l'organisation (exploitation assurée par les communes ou par des tiers), les communes, en tant que commanditaires de l'offre, jouissent de la plus grande autonomie qui soit.

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

- Belp et communes voisines (existe déjà en partie)
- Kiestental
- Herzogenbuchsee – Niederönz (existe déjà)
- Heimiswil et Affoltern i. E. (existe déjà), Huttwil, Walterswil, Oeschenbach, Ursenbach, Rohrbachgraben et Gondiswil

6.9 Passage à la motorisation alternative dans les transports par bus

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

Cette évolution permettra de satisfaire aux exigences de la constitution cantonale, de la loi sur les transports publics, de la Stratégie de mobilité globale et de protection de l'air et du rapport « Réduire la consommation d'énergie dans les transports ». Pour le passage aux motorisations alternatives, priorité est

donnée aux lignes produisant un effet positif majeur sur la population (réduction des émissions, protection contre les substances polluantes et le bruit).

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

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

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

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

6.10 Tarifs et systèmes de distribution

Organisation des entreprises de transport en matière de tarification

L'Alliance SwissPass, organisation de branche des transports publics, s'engage au niveau suisse pour des dispositions tarifaires harmonisées, compréhensibles et économiques, pour des solutions de distribution modernes et attrayantes et pour des assortiments et des systèmes d'information axés sur la clientèle. Elle définit les conditions-cadres générales du Service direct national et des communautés tarifaires régionales.

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

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

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

Inclusion des transports publics dans les cartes d'hôte

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

Mesures tarifaires à Lauterbrunnen

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

Systèmes de vente

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

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

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

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

6.11 Interfaces de transport

Points de correspondance attractifs, les interfaces de transport permettent de passer simplement et efficacement d'un moyen de transport à un autre et participent ainsi au développement concentré de l'urbanisation (habitat, travail, achats, loisirs, restaurants, etc.). Ces interfaces ont pour vocation de faciliter la

combinaison de plusieurs moyens de transport, mais aussi du trafic grandes lignes ainsi que des transports régionaux et locaux. Les voyageuses et voyageurs peuvent ainsi passer facilement de la voiture et de la marche aux transports publics ou au vélo, et vice versa. Les offres de mobilité telles que le partage de voitures et de vélos, les dispositifs de mobilité personnelle (*Personal Mobility Devices* ou PMD, en anglais), les systèmes de transport à la demande ainsi que le covoiturage font également partie de la palette de services potentielle de ces interfaces ; elles incitent à la multimodalité.

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

Améliorer les interfaces de transport peut permettre de mieux gérer le trafic en maîtrisant son volume. Mettre en place des liaisons attractives entre les différents moyens de transport contribue à réduire les problèmes de circulation en favorisant le passage de moyens de transport à forte empreinte au sol à des moyens de transport à faibles émissions et économes en surface, au plus près du point de départ du trajet.

Les principes et objectifs sont indiqués dans le plan directeur cantonal. Le canton s'intéresse aux pôles d'échanges depuis plusieurs années : les offres P+R et B+R revêtent une grande importance pour la mobilité dans le canton et sont soutenues par celui-ci. Au sein de l'agglomération, plusieurs lignes de bus ont été reliées au RER (Längerberg, Frauenkappelen – Mühleberg, Rapperswil/Bucheggberg) pour éviter la circulation des bus sur le réseau routier urbain très fréquenté dans le périmètre de la gare de Berne. Dans toutes les régions du canton, de nombreuses gares ferroviaires sont ainsi devenues depuis un certain temps de véritables interfaces de transport. Dans le cadre des projets d'agglomération de cinquième génération et des CRTU 2025, les régions ont systématiquement réexaminé leurs arrêts de transports publics et élaboré un réseau conceptuel d'interfaces de transport, avec différentes fonctionnalités et des aménagements divers. Des mesures et projets sont à présent progressivement mis au point pour améliorer ces endroits. Différents projets ayant vocation à créer ou à améliorer des interfaces de transport sont déjà en préparation, voire en phase de mise en œuvre. C'est le cas à Ostermundigen, Kleinwabern, Thoun Nord ou Matten bei Interlaken, par exemple.

7 Tableaux et Annexe

Liste des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
ASm	Aare Seeland mobil
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
B+R	Bike + Ride
CCI	Crédit-cadre d'investissement
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CJ	Chemins de fer du Jura
CR	Conférence régionale
CR BM	Conférence régionale de Berne-Mittelland
CRT	Conférence régionale des transports
CRTU	Conception régionale des transports et de l'urbanisation
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Dosto	Trains à deux étages
EA25	Etape d'aménagement 2025 du programme PRODES
EA35	Etape d'aménagement 2035 du programme PRODES
EO	Examen d'opportunité
ET	Entreprise de transport
FAIF	Arrêté fédéral sur le financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FinFer	Fonds d'infrastructure ferroviaire
Fonds FTP	Fonds de la Confédération servant au financement des projets d'infrastructure des transports publics
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
IC	Train Intercity
IR	Train InterRegio
ICE	InterCity Express
ITTC	Installations de transbordement dédiées au transport combiné
LC	Loi cantonale du 9 juin 1085 sur les constructions (RSB 721.0)
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101)
LCTP	Loi cantonale du 16 septembre 1993 sur les transports publics (RSB 762.4)
LHand	Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (RS 151.3)
LTM	Loi fédérale du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (RS 742.41)
LTV	Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (RS 745.1)
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MGT	Modèle global des transports du canton de Berne
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
NLFA	Nouvelle(s) ligne(s) ferroviaire(s) à travers les Alpes
NOVA	Plateforme informatique pour les transports publics
OCPF	Ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (RS 742.120)
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports

OOT	Ordonnance cantonale du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics (RSB 762.412)
OPCTR	Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (RS 742.101.2)
OPTA	Ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération du 10 décembre 2019 (RS 725.116.214)
OTHand	Ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (RS 151.34)
OTM	Ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer et de navigation (RS 742.411)
OTP	Office des transports publics et de la coordination des transports
PA T+U	Projets d'agglomération « transports et urbanisation »
PAP	Procédure d'approbation des plans
PDE	Pôle de développement économique
PRODES	Programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire
P+R	Park + Ride
QMS	Système de mesure de la qualité des transports publics
RBS	Transports régionaux Berne – Soleure SA
RE	Train RegioExpress
RER	Réseau Express Régional
SNLB	Société de navigation du lac de Bienne
SOB	Südostbahn
TBL	Tunnel de base du Lötschberg
TCC	le taux de couverture des coûts
TIM	Trafic individuel motorisé
TJMO	Trafic journalier moyen des jours ouvrables
TL	Trafic local
TP	Transports publics
TRV	Trafic régional des voyageurs
TTE	Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
ZB	Zentralbahn
ZBB	Projet « Avenir de la gare de Berne » (Zukunft Bahnhof Bern)
ZEB	Projet de la Confédération « Futur développement de l'infrastructure ferroviaire »

Sources

AÖV: Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2024 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-YouGov Switzerland, Mai 2024

AÖV: Ergebnis der Kundenzufriedenheitsumfrage 2022, Link Institut, November 2022

BFS / ARE: Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern, 2023

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (2023), Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Bern

Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027 - 2030 Schlussbericht, 27. Feb. 2025

Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 - 2025, Zusatzbericht Prüfaufträge, 27. Feb. 2025

- RK Emmental: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, Schlussbericht bereinigt, 21. Feb. 2025
- RK Oberland-Ost: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, Bericht, 11. Dez. 2024
- RVK Biel-Seeland-Berner Jura: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, Schlussbericht, 17. Jan. 2025
- RVK Oberaargau: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, Schlussbericht, 23. Sept. 2024
- RVK Oberland-West: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, 28. Feb. 2025
- TBA: Strassennetzplan 2022 – 2037, 12. Juni 2013, Stand 9. Juni 2021

Annexe I Contrôle des résultats

Legende zur "Ampel" in der Erfolgskontrolle:
Légende du « Ampel » par rapport au contrôle des résultats:

Zielvorgabe erreicht / Objectif atteint	
Minimalvorgabe erreicht / Exigence minimale remplie	
Minimalvorgabe nicht erreicht / Exigence minimale non remplie	

Die Erfolgskontrolle bezieht sich auf die in der AGV, Art.10 und 11 festgelegten Werte bezüglich Nachfrage am stärkstbelasteten Querschnitt und Kostendeckungsgrad (KDG).
Le Contrôle des résultats se réfère aux critères définis dans l'OOT, Art. 10 et 11 concernant la demande à la section la plus chargée et aux taux de couverture (TCC).

Die Erfolgskontrolle zu Anhang I ist in einem separaten Dokument zu finden.
Le contrôle des résultats de l'annexe I se trouve dans un document séparé.

Annexe II Situation prévue 2027 - 2030

L'annexe II se trouve dans un document séparé.

Annexe III Situation prévue 2027 - 2030 pour le trafic local

L'annexe III se trouve dans un document séparé.

Annexe IV Lignes Moonliner 2027 – 2030

Änderungen auf dem Nachtliniennetz:
Changements du Lignes Moonliner:

Linie	Fahrplanfeld	Strecke / Linie	Antrag	Ab 2027	Regionen
M18	30.918	Bern - Brünnen - Frauenkappelen - Gümmenen - Laupen	Einkürzung auf den Abschnitt Bern - Gümmenen	x	RKBM

M70	30.970	Bern - Zollikofen - Münchenbuchsee	Retourfahrt nach Bern Bahnhof via Bierhübeli	x	RKBM
M80	30.980	Bern - Brunnhof - Fischenmätteli - Köniz Weiermatt	Linienführung auf der Retourfahrt ab Fischer-mätteli via Loryplatz	x	RKBM
M82	30.982	Bern Bahnhof - Bern Wander - Spiegel Blinzern	Retourfahrt ab Blinzern via Köniz Zentrum - Eigerplatz	x	RKBM
M83	30.983	Bern - Bümpliz - Niederwangen - Thörishaus - Neuenegg - Laupen	Betriebliche Auftrennung der Linien M18 und M83	x	RKBM
M83	30.983	Bern - Bümpliz - Niederwangen - Thörishaus - Neuenegg - Laupen	Keine Bedienung mehr der Haltestelle Bösinggen, Abzw. Tuftera	x	RKBM

Die Erfolgskontrolle des Nachtliniennetzes ist in einem separaten Dokument zu finden.
Le contrôle des résultats des lignes Moonliner se trouve dans un document séparé.

Annexe V Propositions des CR/CRT

L'annexe V se trouve dans un document séparé.

Anhang I - Erfolgskontrolle / Änderung Angebotsstufen (Basis Offerten 2025)

RVK	Linie	Linienbez.	Angebotsstufe		Erfolgskontrolle			
			IST	Neu	KDG	Auslastung		
1	20.535	Ins - Cudrefin - Avenches	1	1				
1	20.546	Murten - Courlevon - Courtepin	1	1				
1	21.008	Charmoille - Delémont - Moutier	2	2				
1	21.020	TUM Transports Urbains Moutier	2	2				
1	21.021	Moutier - Souboz - Bellelay	1	1				
1	21.022	Moutier - Belprahon (- Corcelles BE)	1	1				
1	21.032	Tramelan - Saignelégier - Goumois	1	1				
1	21.033	Saignelégier - Tramelan - Glovelier - Bassecourt	1	1				
1	21.041	Tavannes - Reconvilier - Bellelay [- Souboz] / - Lajoux JU - Les Geneve	1	1				
1	21.131	(La Neuveville) - Le Landeron - Lignières - Nods	2	1				
1	21.132	La Neuveville - Prêles - Nods - (Chasseral)	2	2				
1	21.134	Twann - Ligerz - La Neuveville	3	2				
1	22.001	Löhre - Biel Bahnhof - Stadien	4	4				
1	22.002	Brügg - Biel Bahnhof - Orpundplatz	4	4				
1	22.003	Möslacker - Biel Bahnhof - Vorhölzli	4	3				
1	22.004	Nidau Beunden - Biel Bahnhof - Vorhölzli	4	3				
1	22.005	Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	4	3				
1	22.006	Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	4	3				
1	22.009	Schiffhänte - Biel Bahnhof - Schulen Linde	4	3				
1	22.011	Biel Bahnhof - Magglingenbahn - Rebenweg	4	3				
1	22.012	Brügg BE - Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean	1	1				
1	22.022 SB	Biel - Magglingen	4	3				
1	22.023 SB	Biel - Evlard	4	4				
1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	2	1				
1	22.071	Biel/Bienne - Vauffeln, bif sur Plagne - Romont	1	1				
1	22.072	Biel/Bienne - Meisberg	3	2				
1	22.073	Pieterlen - Bözingen/Boujean - Reuchenette-Péry	1	1				
1	22.074	Biel/Bienne - Brügg BE - Studen BE - Lyss	3	2				
1	22.075	Biel/Bienne - Brügg BE - Schwadernau - Orpund	1	1				
1	22.077	Sonceboz Someval - Champs-de-Boujean	1	1				
1	22.086	Biel Bahnhof - Bellmund - Aarberg	2	2				
1	22.087	Biel Bahnhof - Bellmund - Merzigen - Jens - Biel Bahnhof	1	1				
1	22.123	Villeret - St-Imier, Gare - St-Imier, Hôpital	1	1				
1	22.131	Tramelan - St-Imier	1	1				
1	30.361	Aarberg - Aarberg Spital - Lyss	2	2				
1	30.362	Lyss - Schnottwil	1	1				
1	30.365	Aarberg - Seedorf	2	1				
1	30.366	Bürgerbus Walperswil/Epsach/Aarberg/Täuffelen	1	1				
1	30.367	Ortsbus Lyss Schlaufe Dreihübel	3	1				
1	30.368	Ortsbus Lyss Schlaufe Kornweg	3	2				
1	30.369	Bellmund - Jens - Lyss	1	1				
1	30.521	Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach	3	2				
1	30.525	Erlach - Vinelz - Lüscherz	1	1				
1	30.526	Erlach - Gals - Le Landeron	1	1				
1	30.527	Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)	1	1				
1	40.033	Grenchen - Arch - Büren a.A.	2	1				
1	40.034	Grenchen - Lengnau - Pieterlen - Biel/Bienne	3	2				
1	210 R13/R16	Biel/Bienne - Neuchâtel (- Yverdon-les-Bains)	3	2				
1	225 RE4	Biel/Bienne - Sonceboz-Sombeval - La Chaux-de-Fonds	1	1				
1	230 RE56	Biel/Bienne - Moutier - Delémont	1	1				
1	236 R31	La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont - Saignelégier - Glovelier	2	2				
1	237 R32	Le Noirmont - Tavannes	3	2				
1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	4	3				
1	291 S35	Kerzers - Lyss	2	2				
1	291 S36	Lyss - Büren an der Aare	2	2				
1	411 S21	Solothurn - Oberdorf - Moutier	2	2				
1	2016 SB	Ligerz - Tessenberg (Vinifuni)	2	2				
1	2020 SB	Saint-Imier - Mont-Soleil	2	2				
1	225/226 R41	Biel/Bienne - Sonceboz-Sombeval - La Chaux-de-Fonds / Moutier	3	2				
1	21.035	Bellelay - Les Genevez - Lajoux - Glovelier - Bassecourt	1	1				
1	21.133	Ins - Gampelen - Le Landeron - St-Blaise - Enges	2	1				
2	30.491	Huttwil - Eriswil	2	1				
2	30.493	Huttwil - Wyssachen	1	1				
2	40.005 5/7	Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Niederörsz / Inkwil - Herzogenbuchsee	3	2				
2	40.051	Langenthal - Melchnau	3	2				
2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	4	3				
2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	3	2				
2	40.052	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	2	1				
2	40.058	Wangen an der Aare - Wiedlisbach - Farnern	1	1				
2	40.063	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	4	3				
2	40.064	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	3	2				
2	413 S11	Solothurn - Niederbipp - Oensingen - Langenthal	3	2				
2	414 S12	Langenthal - St. Urban Ziegelei	3	2				
2	440 S6	Luzern - Wolhusen - Huttwil - Langenthal	2	2				
2	440 S6	Luzern - Wolhusen - (Langnau i.E./) - Langenthal	1	1				
2	450 S23	Langenthal - Olten - Aarau - Lenzburg - Brugg AG - Baden	3	2				
3	30.271	[Langnau Bhf -] Signau - Eggwil - Röthenbach	2	2				
3	30.281	Langnau Sonnenarena - Bhf - Friedhof	2	2				
3	30.284	Ramsei - Langnau	2	2				
3	30.284	Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)	3	2				
3	30.285	Langnau Bhf - Bärau - Gohl (- Lüderenalp - Wasen i.E.)	1	1				

RVK	Linie	Linienbez.	Angebotsstufe		Erfolgskontrolle	
			IST	Neu	KDG	Auslastung
3	30.286	Langnau Bhf - Frittenbach - Aeugstmatt	1	1		
3	30.461	Burgdorf Bhf - Oberstadt - Steinhof - Bhf	4	3		
3	30.462	Burgdorf Bernstrasse - Bahnhof - Oberburg Geissrütli	2	2		
3	30.463	Burgdorf Gryschachen - Bahnhof - Meiefeld	4	3		
3	30.465	Burgdorf - Tschamerie - Hasle-Rüegsau	3	2		
3	30.465	Burgdorf - Lyssach Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf	4	3		
3	30.466	Burgdorf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen	3	2		
3	30.467	Aefligen - Kirchberg - Burgdorf - Spital	3	2		
3	30.468	Burgdorf - Heimiswil - Lueg	2	2		
3	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier	1	1		
3	30.473	Bürgerbus Lützelflüh - Rüderswil - Zollbrück	1	1		
3	30.481	Sumiswald-Grünen - Wasen i.E.	2	2		
3	30.482	Sumiswald - Grünenmatt - Thal	1	1		
3	30.882	Schnottwil - Messen - Oberramsern - Bätterkinden	1	1		
3	30.884	Bätterkinden - Utzenstorf - Koppigen	1	1		
3	40.002	Selzach - Solothurn - Zielebach / Rüttenen - Solothurn - Kriegstetten	3	3		
3	60.251	Escholzmatt - Wigglen - Kemmeriboden	2	2		
3	304.1 S41	(Thun - Hasle-Rüegsau -) Burgdorf - Solothurn	2	2		
3	304.1 S44	(Thun - Belp - Bern -) Burgdorf - Solothurn	2	2		
3	460 S6	Bern - Langnau i.E. - Luzern	2	2		
4	20.121	Düdingen - Bösingen - Laupen	2	2		
4	20.181	Fribourg - Heitenried - Schwarzenburg	1	1		
4	20.520	Murten - Gempnach - Gümmenen	1	1		
4	20.548	Murten - Gümmenen	1	1		
4	30.003	Weissenbühl - Bern Bahnhof	4	4		
4	30.006	Fischermätteli - Bern Bahnhof	4	4		
4	30.006	Worb Dorf - Gümligen - Bern Bahnhof	4	4		
4	30.007	Bümpliz - Bern Bahnhof - Ostring	4	4		
4	30.008	Bern Brünnen Westside - Bern Bahnhof - Saali	4	4		
4	30.009	Wabern - Bern Bahnhof - Wankdorf Bahnhof	4	4		
4	30.010	Köniz Schlieren - Bern Bahnhof - Ostermundigen Rütli (gültig bis 2025)	4	4		
4	30.011	Neufeld P+R - Bern Bahnhof	4	4		
4	30.012	Holligen - Bern Bahnhof - Zentrum Paul Klee	4	4		
4	30.016	Köniz Zentrum - Gurten-Gartenstadt	4	3		
4	30.017	Bern Bahnhof - Köniz Weiermatt	4	4		
4	30.019	Blinzern - Bern Bahnhof - Elfenau	4	4		
4	30.020	Länggasse - Bern Bahnhof - Wankdorf Bahnhof	4	4		
4	30.021	Bern Bahnhof - Bremgarten	4	4		
4	30.022	Brünnen - Niederwangen - Kleinwabern	3	2		
4	30.026	Breitenrain - Wylergut	4	3		
4	30.027	Weyermannshaus Bad - Niederwangen Bahnhof	4	3		
4	30.028	Weissenbühl Bhf - Ostermundigen Bhf - Wankdorf Bhf	4	3		
4	30.029	Niederwangen Bhf - Köniz Bhf - Wabern Lindenweg	4	3		
4	30.030	Bern Bahnhof - Marzlistrasse - Bern Bahnhof	1	1		
4	30.031	Bern Brunnadernstrasse - Europaplatz Bhf - Niederwangen Bhf	4	3		
4	30.032	Bachmätteli - Riedbach Bahnhof	3	2		
4	30.033	Bremgarten - Worblaufen	3	2		
4	30.033	Worblaufen - Ittigen, Thalgutzentrum	1	1		
4	30.034	Unterzollikofen - Hirzenfeld	4	3		
4	30.036	Zollikofen - Münchenbuchsee	4	3		
4	30.036	Zollikofen - Bern Breitenrain	4	3		
4	30.038	Schönbühl - Bäriswil / Mattstetten	4	3		
4	30.040	Kappelisacker - Bern - Sonnenfeld / Allmendingen	4	3		
4	30.041	Zollikofen - Kappelisacker - Bern Breitenrain	2	2		
4	30.043	Ittigen Bahnhof - Kappelisacker	4	3		
4	30.044	Bolligen - Ostermundigen - Gümligen	4	3		
4	30.046	Bolligen - Habstetten - Luteral	4	4		
4	30.101	Bern - Güterbahnhof - Kappelenring/Schlossmatt	4	4		
4	30.102	Bern - Uetligen - Säriswil	3	2		
4	30.103	Bern - Lindenhof - Neufeld P+R	2	2		
4	30.104	Bern - Meikirch - Wahlendorf	3	2		
4	30.106	Bern - Kirchlindach - Zollikofen	3	2		
4	30.107	Bern - Uetligen [- Kirchlindach - Zollikofen]	3	2		
4	30.130	Neuenegg - Thörishaus, Dorf	2	2		
4	30.131	Fiamatt - Albligen	2	2		
4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	4	2		
4	30.161	Münsingen Bahnhof - Spital - Münsingen Bahnhof	1	1		
4	30.162	Münsingen Bahnhof - Sonnhalde - Münsingen Bahnhof	4	3		
4	30.163	Ortsbus Münsingen (Schlaufe Brückreuti / Walke)	3	2		
4	30.165	Münsingen - Wichtrach - Gerzensee - Kirchdorf	2	2		
4	30.166	Wichtrach - Kirchdorf - Gerzensee - Kaufdorf	1	1		
4	30.167	Münsingen - Wichtrach - Oberdiessbach	1	1		
4	30.168	Münsingen - Trimstein - Worb SBB - Worb Dorf	1	1		
4	30.320	Riggisberg - Thurnen	1	1		
4	30.321	Riggisberg - Toffen	2	2		
4	30.322	Hinterfultigen - Rüeggisberg - Riggisberg	1	1		
4	30.331	Belp Bahnhof - Riedli	2	1		
4	30.332	Belp Bahnhof - Aemmenmatt	2	1		
4	30.340	Wabern - Niedermuhlern	3	2		
4	30.541	Kerzers - Golaten - Wileroltigen - Kerzers	1	1		
4	30.550	Laupen - Gümmenen	1	1		
4	30.551	Gümmenen - Gurbrü	2	2		
4	30.560	Mühleberg - Allenlütten - Rosshäusern	1	1		
4	30.570	Brünnen - Frauenkappelen - Mühleberg	3	2		

RVK	Linie	Linienbez.	Angebotsstufe		Erfolgskontrolle	
			IST	Neu	KDG	Auslastung
4	30.611	Schwarzenburg - Rüschegg - Riggisberg	2	2		
4	30.612	Schwarzenburg - Guggisberg - Milken - Schwarzenburg	1	1		
4	30.621	Oberbalm - Oberscherli - Niederscherli	1	1		
4	30.781	Boll-Utzingen - Utzingen Pflegeheim	2	2		
4	30.782	Boll-Utzingen - Obermoos - Oberfeld - Boll-Utzingen	2	2		
4	30.791	Worb Dorf - Walkringen	2	1		
4	30.792	Worb Dorf - Biglen	1	1		
4	30.793	Worb Dorf - Grosshöchstetten	2	1		
4	30.794	Worb Dorf - Rüfenacht	1	1		
4	30.795	Worb Dorf - Rubigen	1	1		
4	30.871	Jegenstorf - Messen - Waltwil / Balm b. Messen	2	2		
4	31.056	Riggisberg - Burgistein - Wattenwil	1	1		
4	250 RE2	Bern - Fribourg/Freiburg (- Bulle - Broc)	1	1		
4	301 S1	Fribourg/Freiburg - Bern (- Münsingen - Thun)	3	2		
4	302 S2	(Laupen BE -) Bern - Langnau	3	2		
4	303 S3	(Biel/Bienne -) Bern - Belp	3	2		
4	303 S31	(Belp -) Bern - Münchenbuchsee (- Biel/Bienne)	3	2		
4	305 S51	Bern - Bern Brünnen Westside	3	2		
4	306 S6	Bern - Schwarzenburg	3	2		
4	307 S7	Bern - Bolligen - Worb Dorf	4	4		
4	308 S8	Bern - Zollikofen - Jegenstorf - Bätterkinden	4	3		
4	309 S9	Bern - Unterzollikofen	4	3		
5	12.180	Saanen - Gstaad - Col du Pillon - Les Diablerets	2	2		
5	12.181	Gstaad - Lauenen - Lauenensee	1	1		
5	12.182	Gstaad - Turbach [- Rotengraben]	1	1		
5	12.183	Gstaad - Saanen - Schönried	1	1		
5	31.001	Thun Bahnhof - Gwatt Deltapark	4	4		
5	31.002	Thun - Schorenfriedhof via Neufeld	4	4		
5	31.003	Thun - Alte Bernstrasse - Heimberg	4	4		
5	31.004	Thun - Lerchenfeld	4	3		
5	31.005	Thun - Schorenfriedhof via Dürrenast	4	4		
5	31.006	Thun - Westquartier	4	3		
5	31.022	Hangbus Hünibach - Hilterfingen - Oberhofen	1	1		
5	31.024	Oberhofen - Schwanden - Sigriswil	1	1		
5	31.025	Thun - Gunten - Sigriswil	3	2		
5	31.031	Thun - Dörfli - Heiligenschwendi	2	1		
5	31.031	Thun - Goldwil - Heiligenschwendi	1	2		
5	31.033	Thun - Steffisburg - Teuffenthal b. Thun	1	1		
5	31.041	Thun - Schwarzenegg - Innereriz	1	1		
5	31.041	Thun - Schwarzenegg - Süderen - Heimenschwand	1	1		
5	31.043	Thun - Emberg - Heimenschwand (- Wangelen)	1	1		
5	31.050	Thun - Uebeschi - Blumenstein	2	2		
5	31.051	Thun - Wattenwil - Blumenstein	1	1		
5	31.053	Seftigen - Wattenwil - Blumenstein	2	2		
5	31.055	Thun - Reutigen - Wimmis	2	2		
5	31.057	Uetendorf Bahnhof - Güzelen Kreuz	1	1		
5	31.058	Ortsbus Uetendorf	1	1		
5	31.061	Spiez - Krattigen - Aeschi	2	1		
5	31.062	Spiez - Hondrich - Aeschi - Aeschiried	2	2		
5	31.063	Spiez - Spiezwil - Hondrich - Aeschi	3	2		
5	31.065	Spiez Bhf - Bürgstrasse - Spiez Bhf	1	1		
5	31.066	Aeschi - Emdtal - Spiez	1	1		
5	31.210	Spiez - Reichenbach - Frutigen	1	1		
5	31.220	Reichenbach i.K. - Kiental - Griesalp	1	1		
5	31.230	Frutigen - Adelboden	2	2		
5	31.230	Frutigen - Kandersteg	2	2		
5	31.232	Adelboden Ausserschwand - U.d. Birg	1	1		
5	31.241	Kandersteg - Talstation Sunnbüel	1	1		
5	31.250	Oey Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp	1	1		
5	31.270	Boltigen - Zweisimmen	1	1		
5	31.281	Lenk Bahnhof - Bühlberg	1	1		
5	31.283	Lenk Bahnhof - Simmenfälle	1	1		
5	120 GPX	GPX Montreux - Zweisimmen	1	1		
5	120 R30/PE30	Montreux - Zweisimmen	2	2		
5	120 R31	Zweisimmen - Lenk	2	2		
5	120 R32	Zweisimmen - Gstaad	2	1		
5	320 R11	Spiez - Zweisimmen	2	1		
5	320 RE8/GPX	Spiez - Zweisimmen	1	1		
5	330 R12	Spiez - Frutigen	1	1		
5	31.280	Lenk - Aegerten - Lenk (Reka)	1	1		
6	31.101	Beatenberg - Interlaken West	2	2		
6	31.102	Interlaken West - Interlaken Ost - Ringgenberg (- Niederried)	3	2		
6	31.103	Bönigen - Interlaken Ost - Interlaken West	2	1		
6	31.104	Ortsbus Interlaken	3	2		
6	31.105	Interlaken West - Spital Interlaken - Unterseen	3	2		
6	31.105	Interlaken West - Wilderswil - Gsteigwiler	3	2		
6	31.106	Habkern - Interlaken West	2	1		
6	31.111	Wilderswil - Saxeten	1	1		
6	31.121	Grindelwald Terminal - Bahnhof - oberer Gletscher	2	2		
6	31.122	Grindelwald Gletscherschlucht - Bahnhof - Bodmi - Klusi	2	2		
6	31.123	Grindelwald Kirche - Bahnhof - Grund - Itramen	1	1		
6	31.141	Lauterbrunnen - Stechelberg	3	2		
6	31.142	Lauterbrunnen - Isenfluh	1	1		
6	31.151	Brienz Bahnhof-Rössliplatz	1	1		

RVK	Linie	Linienbez.	Angebotsstufe		Erfolgskontrolle			
			IST	Neu	KDG		Auslastung	
6	31.151	Brienz - Ballenberg - Brienzwiler - Brünig	2	2				
6	31.155	Brienz - Axalp	1	1				
6	31.158	Brünig - Hasliberg Reuti	2	2				
6	31.171	Innertkirchen - Guttannen - Handegg	1	1				
6	31.172	Innertkirchen - Gadmen - Obermaad	1	1				
6	31.174	Geissholz - Meiringen	1	1				
6	31.174	Meiringen - Unterbach - Brienzwiler	1	1				
6	311 R62	Interlaken Ost - Zweilütschinen - Lauterbrunnen	3	3				
6	311 R63	Lauterbrunnen - Wengen - (Kleine Scheidegg)	3	3				
6	312 R61	Interlaken Ost - Zweilütschinen - Grindelwald	3	3				
6	313 R	Lauterbrunnen - Grütschalp - Mürren	4	3				
6	470 LIX	Luzern - Meiringen - Interlaken Ost (Bergzüge)	1	1				
6	470 R70	Meiringen - Interlaken Ost (Talzüge Süd)	2	2				
6	474 R71	Meiringen - Innertkirchen	2	2				
6	2460.1	Stechelberg - Gimmelwald - Mürren	3	2				
6	2460.1 LSMS	Stechelberg - Gimmelwald - Mürren	2	2				
6	2460.2 LSMS	Stechelberg - Mürren (direkte Linie)	2	2				
6	2480.1	Meiringen - Hasliberg Reuti	3	2				
1 / 4	30.100	Bern - Wohlen - Dettligen - Aarberg	3	2				
1 / 4	30.898	Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.	2	2				
1 / 2	410 S20	Biel/Bienne / Oberdorf - Solothurn - Olten	3	2				
1 / 3 / 4	30.363	Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden	1	1				
1 / 4	30.105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	2	2				
1 / 4	303 S3	Biel/Bienne - Bern (- Belp)	3	2				
1 / 4	303 S31	Belp - Bern (- Münchenbuchsee - Biel/Bienne)	3	2				
1 / 4	305 S52	Bern - Kerzers - Ins - Neuchâtel	2	2				
2 / 3	30.483	Sumiswald-Grünen - Affoltern-W. - Huttwil	2	2				
2 / 3	40.054	Herzogenbuchsee - Seeberg - Wynigen	2	1				
3 / 4	30.451	Hindelsbank - Krauchthal - Bolligen	2	2				
3 / 4	30.465	Burgdorf - Lyssach Kernenriedstrasse - Fraubrunnen	1	1				
3 / 4	30.472	Lützelflüh/Moosegg - Arni - Biglen	1	1				
3 / 4	302 S2	Laupen BE - Bern (- Langnau)	3	2				
3 / 4	304.2 S4	(Thun - Belp -) Bern - Burgdorf - Langnau i.E.	2	2				
3 / 4	304.2 S44	(Thun - Belp -) Bern - Burgdorf - Sumiswald-Grünen	2	2				
3 / 4	308 RE5	Bern - Solothurn	4	3				
3 / 4	460 RE7	Luzern - Wolhusen - Langnau i. E. (/ Langenthal)	2	2				
3 / 4	460 RE7	Bern - Langnau i.E. - Luzern	2	2				
3 / 4 / 5	340 S41	Thun - Hasle-Rüegsau - Burgdorf (- Solothurn)	2	2				
3 / 4 / 5	340 S42	Thun - Konolfingen - Hasle-Rüegsau	3	2				
4 / 5	31.044	Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand	1	1				
4 / 5	301 S1	Bern - Münsingen - Thun	3	2				
4 / 5	303 S4	Thun - Belp - Bern (- Burgdorf - Langnau i.E.)	2	2				
4 / 5	303 S44	Thun - Belp - Bern (Burgdorf - Sumiswald-Grünen / Solothurn)	2	2				
4 / 5	330 RE1	Bern - Spiez - Kandersteg - Brig (- Domodossola)	2	1				
4 / 5	S21	Thun - Konolfingen	4	3				
5 / 6	31.021	Thun - Oberhofen - Beatenbucht - Interlaken	4	4				
5 / 6	31.060	Spiez - Interlaken West - Interlaken Ost	2	2				
5 / 6	310 RE9	Spiez - Interlaken Ost	1	1				
5 / 6	2355 SB	Beatenbucht - Birchi - Beatenberg	3	2				
5 / 6	310/320 GPX	Zweisimmen - Spiez - Interlaken Ost	1	1				

Regionalzug
Chemin de fer

RE mit Halt
RE avec arrêt

Bus

Kurspaare / Tag
Paires de courses / jour

			1	4–18
			2	19–39
			3	40–74
			4	≥ 75

Grenze der RK
Limite de la CR

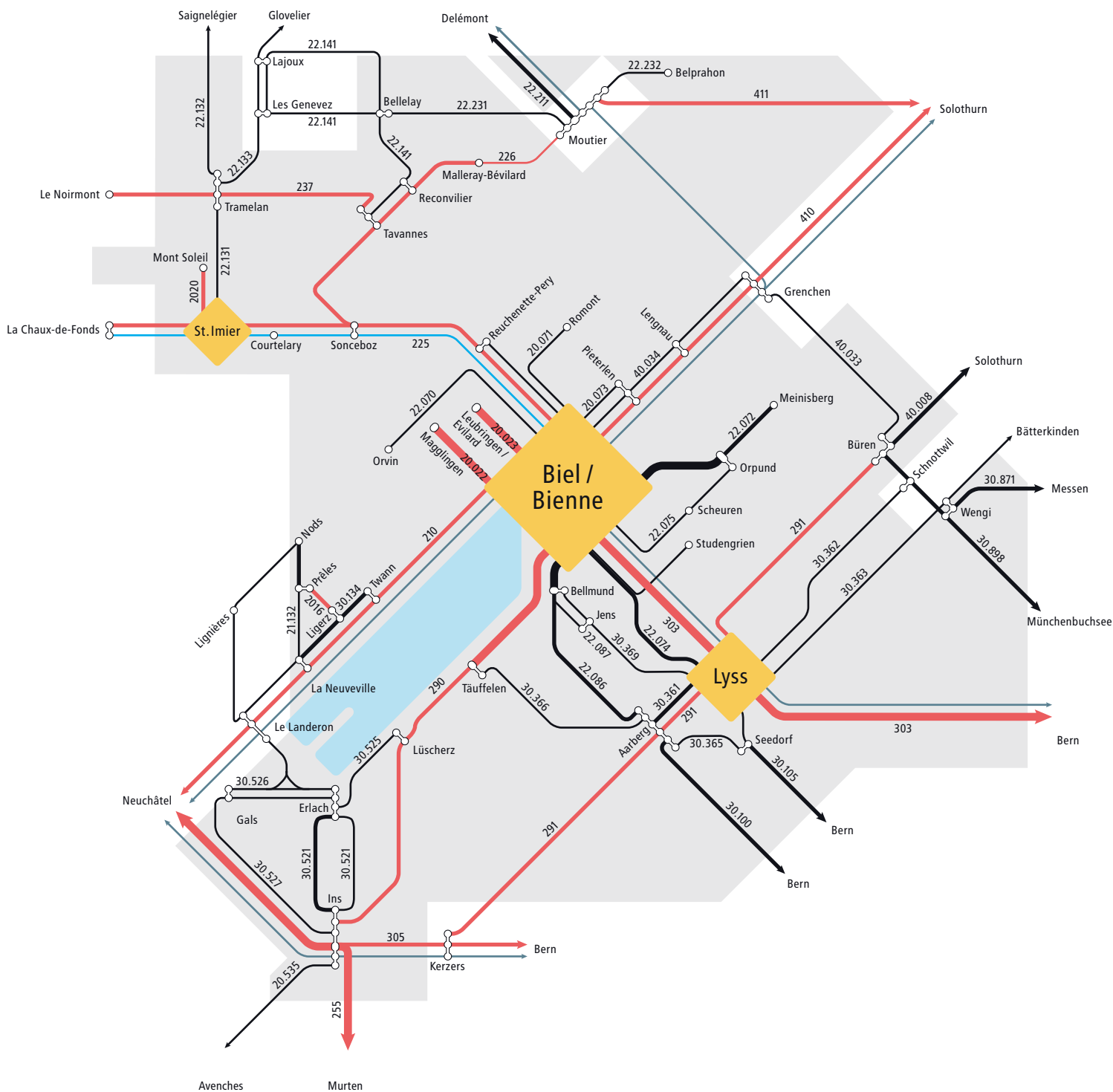
Ortsbus
Bus local

40.051 Fahrplanfeld
Tableau-horaire

Fernverkehr
Trafic grandes lignes

Angebotskonzept 2027–30, Soll-Zustand RVK 1 Biel-Seeland-Berner-Jura

Schéma d'offre 2027–30, situation prévue
CRT 1 Bienne-Seeland-Jura bernois



Regionalzug
Chemin de fer

RE mit Halt
RE avec arrêt

Bus

Kurspaare / Tag
Paires de courses / jour

			1	4–18
			2	19–39
			3	40–74
			4	≥ 75

Grenze der RK
Limite de la CR

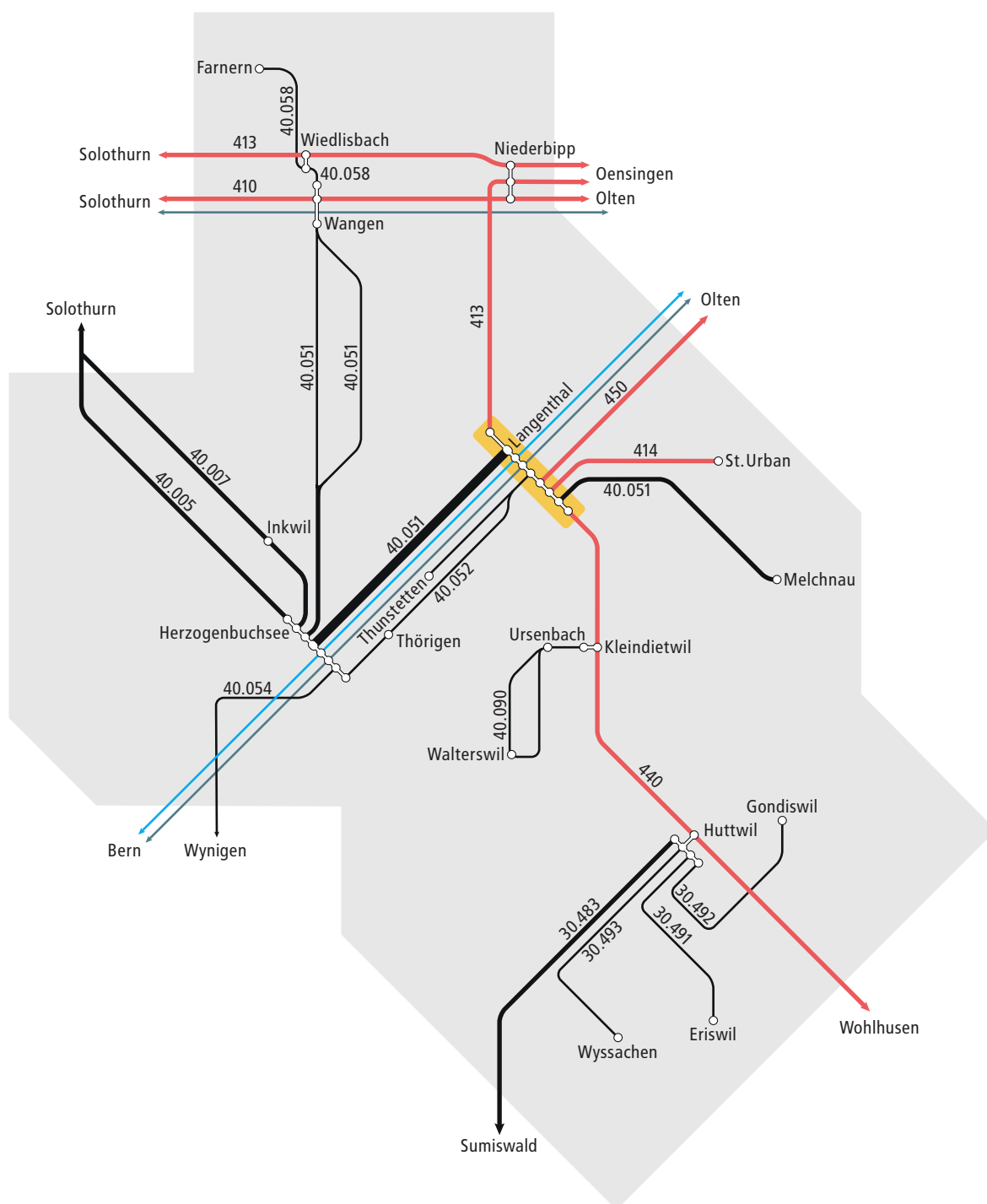
Ortsbus
Bus local

40.051 Fahrplanfeld
Tableau-horaire

Fernverkehr
Trafic grandes lignes

Angebotskonzept 2027–30, Soll-Zustand RVK 2 Oberaargau

Schéma d'offre 2027–30, situation prévue
CRT 2 Haute-Argovie

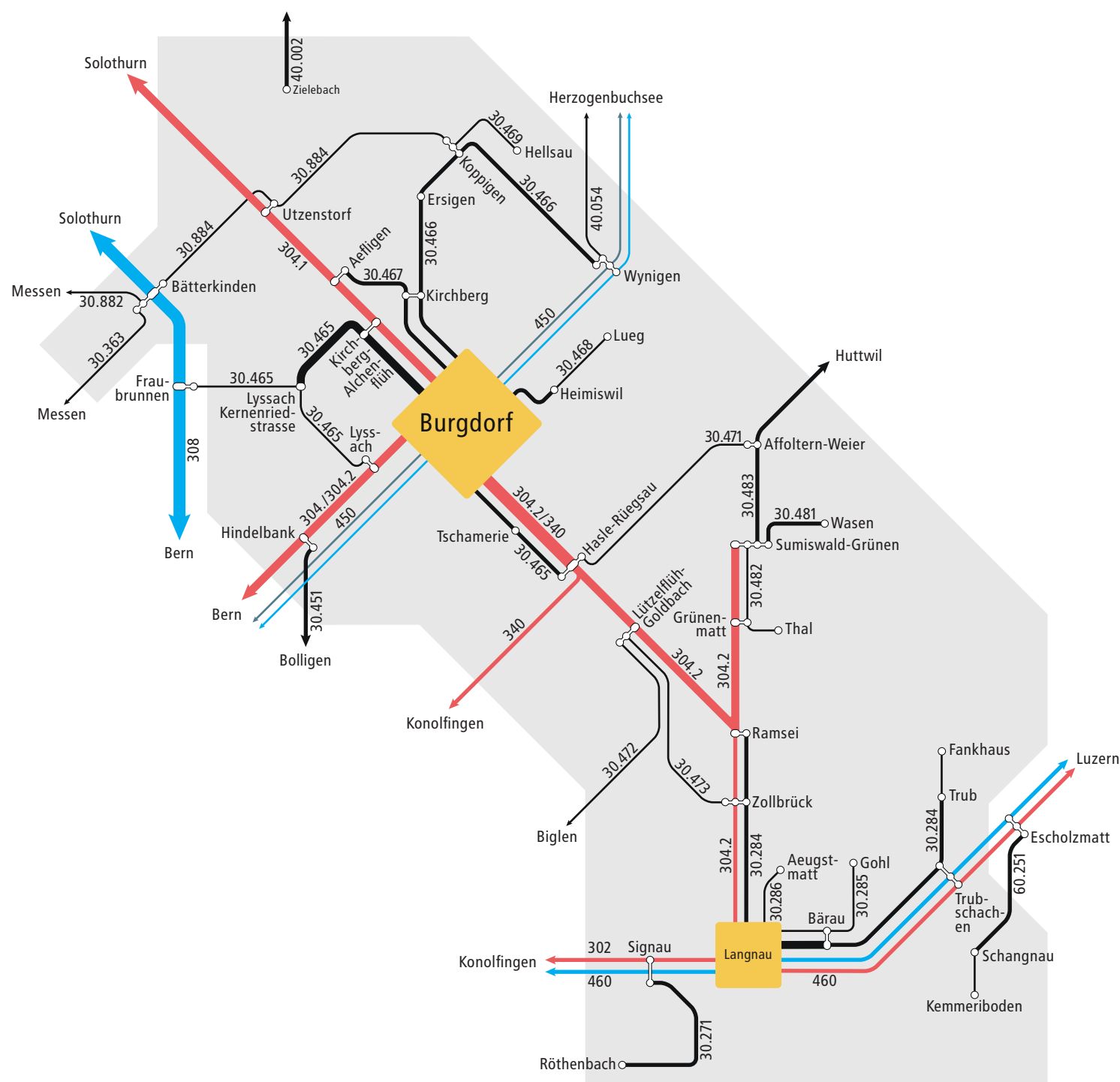


Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
			1	4–18
			2	19–39
			3	40–74
			4	≥75

- Ortsverkehr
Trafic local
- Grenze der RK
Limite de la CR
- 30.884 Fahrplanfeld
Tableau-horaire
- Fernverkehr
Trafic grandes lignes

Angebotskonzept 2027–30, Soll-Zustand RK Emmental

Schéma d'offre 2027–30, situation prévue CR Emmental



			1	4–18
			2	19–39
			3	40–74
			4	≥75

Schéma d'offre 2027–30, situation prévue
CR Berne-Mittelland

-  Ortsverkehr
Trafic local
-  Grenze der RK
Limite de la CR
- 30.106  Fahrplanfeld
Tableau-horaire
- Fernverkehr
Trafic grandes lignes

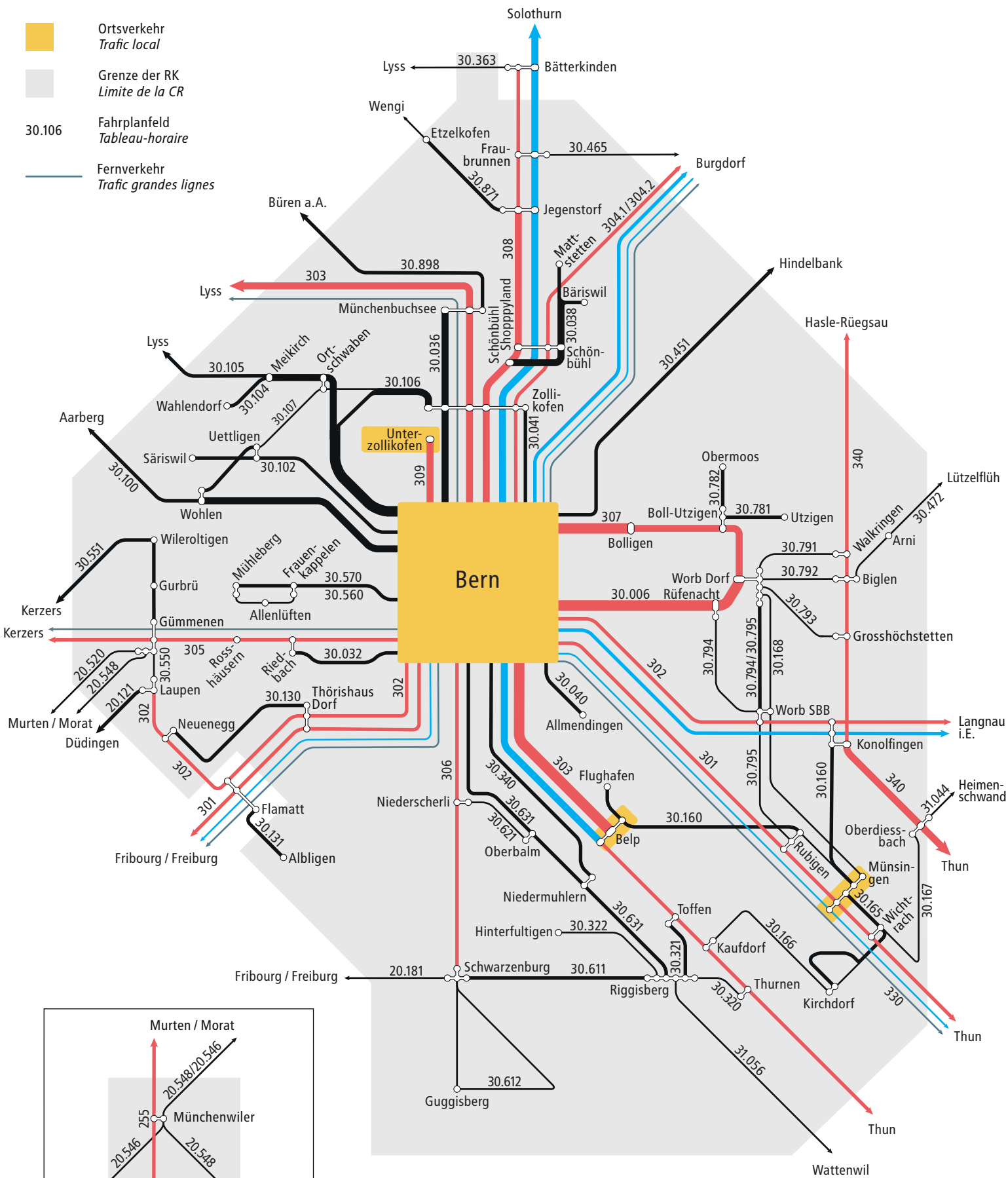
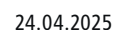


Schéma d'offre 2027–30, situation prévue



Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
-------------------------------------	-------------------------------------	-----	------------------------	--

			1	4–18
			2	19–39
			3	40–74
			4	≥ 75

Ortsverkehr
Trafic local

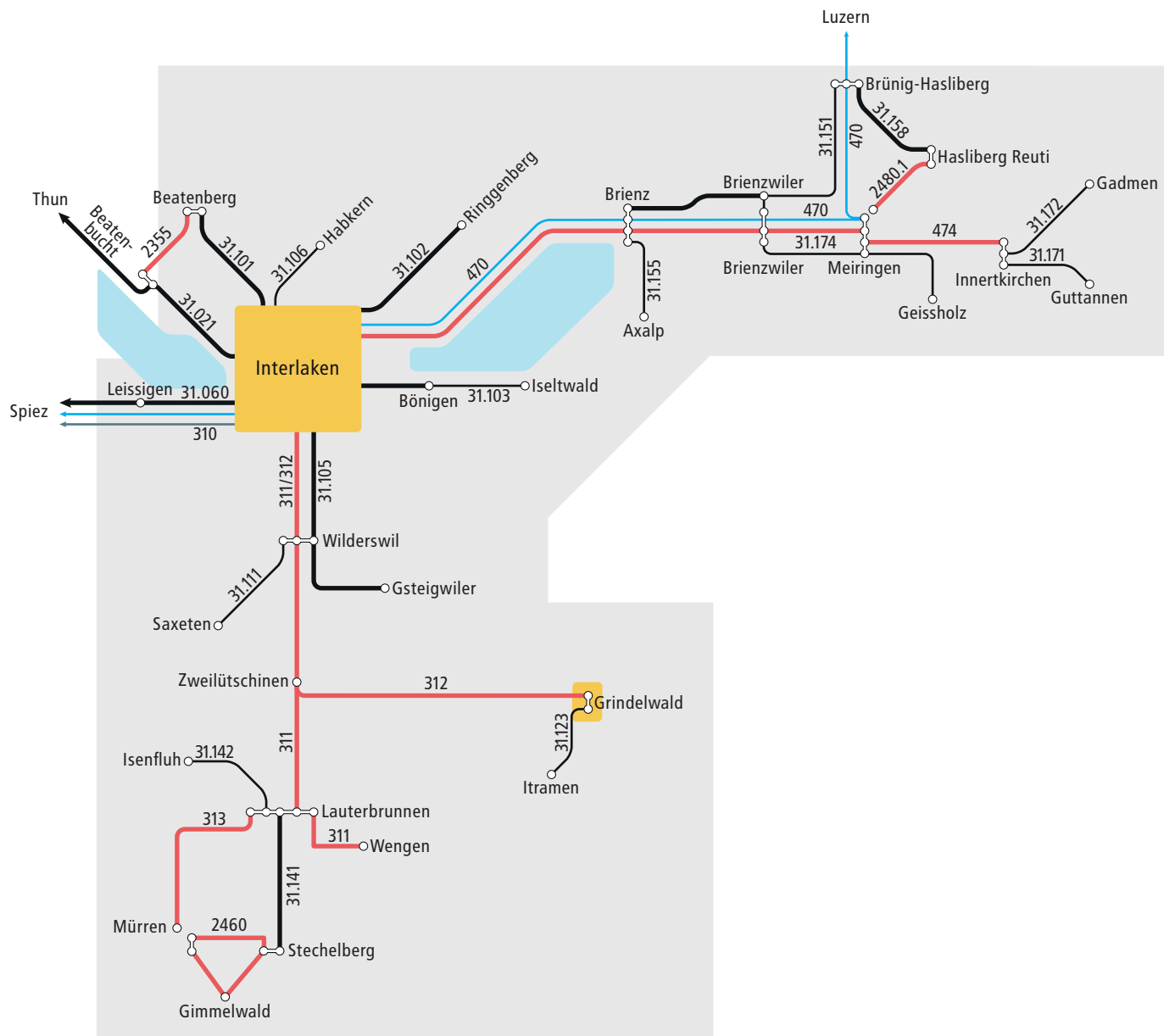
Grenze der RK
Limite de la CR

31.101 Fahrplanfeld
Tableau-horaire

Fernverkehr
Trafic grandes lignes

Angebotskonzept 2027–30, Soll-Zustand RK Oberland-Ost

Schéma d'offre 2027–30, situation prévue
CR Oberland-Est



Listen Ortsverkehr
Lignes de transports locales
Ortsbus (auf Karte in Anhang II gelb markiert)
Bus local (marqué en jaune dans l'annexe II)

Region Région	Ortschaft Localité	Linie Ligne	Linienbezeichnung Désignation	Angebotsstufe Niveau d'offre
RVK1	Lyss	Bahnhof – Dreihübel	367	1
		Bahnhof – Kornfeld	368	2
	Saint-Imier	Villeret centre – Saint-Imier – Hôpital	123	1
RVK2	Langenthal	Industrie Nord – Bahnhof – Spital	63	3
		Bahnhof – Lotzwil, Unterdorf / Langenthal Süd	64	3
RKE	Burgdorf	Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	461	3
		Burgdorf Bernstrasse – Bahnhof – Geissrütli	462	2
		Gyrishachen – Bahnhof – Meiefeld	463	3
	Langnau	Bahnhof – Sonnenarena	281	2
		Bahnhof – Friedhof	281	2
RKBM	Belp	Bahnhof – Riedli	331	1
		Bahnhof – Eissel – Aemmenmatt	332	1
	Münsingen	Schlaufe Spital	161	1
		Schlaufe Sonnhalde	162	3
		Schlaufe Brückreuti – / Walke	163	2
	Zollikofen	Unterzollikofen – Hirzenfeld	34	3
RVK5	Adelboden	Post – Boden – Unter dem Birg	232	1
	Kandersteg	Bahnhof – Talstation Sunnbüel	241	1
	Lenk	Bahnhof – Bühlberg	281	1
		Bahnhof – Simmenfälle	283	1
	Spiez	Bahnhof – Schiffstation	61	1
		Bahnhof – Stutz – Hondrich (– Aeschiried)	62	2
		Bahnhof – Spiezwiler – Hondrich (– Aeschi)	63	2
		Bahnhof – Bürgstrasse	65	1
	Uetendorf	Ortsbus, Bahnhof – TUS	58	1
RKOÖ	Grindelwald	Oberer Gletscher – Grindelwald Bhf – Terminal	121	2
		Gletscherschlucht – Grindelwald Bhf – Klusi	122	2
	Interlaken	Unterseen – Interlaken West – Matten – Interlaken Ost	104	2

Stufe Niveau	Kurspaare / Tag Paires de courses / jour
1	4-18
2	19-39
3	40-74
4	≥75

Stadt Bern / Ville de Berne

Linie Ligne	Linienbezeichnung Désignation	Betriebsart Mode de transport	Angebotsstufe Niveau d'offre
Bern – Brünnen Westside	S5 / S51 / S52	Bahn	3
Bahnhof – Weissenbühl	3	Tram	4
Fischermätteli – Bahnhof – Gümligen (– Worb)	6	Tram	4
Bümpliz – Bahnhof – Ostring	7	Tram	4
Brünnen Westside – Bahnhof – Saali	8	Tram	4
Kleinwabern – Bahnhof – Guisanpl. – Wankdorf	9	Tram	4
Bahnhof – Köniz Schliern	10	Trolleybus	4
Bahnhof – Neufeld P+R	11	Trolleybus	4
Holligen – Bahnhof – Zentrum Paul Klee	12	Trolleybus	4
Ostermundigen – Bahnhof	15	Bus	4
Gurten-Gartenstadt – Köniz Zentrum	16	Bus	3
Bahnhof – Köniz Weiermatt	17	Bus	4
Elfenau – Bahnhof – Blinzern	19	Bus	4
Länggasse – Bahnhof – Wankdorf	20	Trolleybus	4
Bahnhof – Bremgarten	21	Bus	4
Brünnen – Niederwangen – Wabern	22	Bus	2
Wylergut – Breitenrain	26	Bus	3
Niederwangen Bahnhof – Weyermannshaus	27	Bus	3
Weissenbühl Bahnhof – Eigerplatz – Ostermundigen – Wankdorf	28	Bus	3
Niederwangen Bahnhof – Köniz – Kleinwabern	29	Bus	3
Bahnhof – Marzistrasse – Bahnhof	30	Bus	1
Brunnadernstrasse – Eigerplatz – Europaplatz – Niederwangen Erle	31	Bus	3
Bremgarten – Worblaufen (-Ittigen)	33	Bus	2 / 1
(Münchenbuchsee –) Zollikofen – Worblaufen – Breitenrain	36	Bus	3
Kappelisacker – Guisanplatz – Egghölzli – Gümligenfeld (– Allmendingen / Gümligen)	40	Bus	3 / 2
Zollikofen – Papiermühle – Breitenrain	41	Bus	2
Ittigen Bahnhof – Kappelisacker	43	Bus	3
Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	44	Bus	3
Bolligen – Habstetten	46	Bus	3
Bolligen – Lutertal - Mannenberg	47	Bus	3
Bern Bahnhof – Güterbahnhof – Bethlehem – Hinterkappelen (Kappelenring / Schlossmatt)	101	Bus	4 / 3
Bern Bahnhof – Länggasse – Lindenhofspital – Neufeld P+R	102/103/104/ 105/106	Bus	4

Stufe Niveau	Kurspaare / Tag Paires de courses / jour
1	4-18
2	19-39
3	40-74
4	≥75

Stadt Biel / Ville de Bienne

Linie Ligne	Linienbezeichnung Désignation	Betriebsart Mode de transport	Angebotsstufe Niveau d'offre
Brügg – Bahnhof/Gare – Bözingenfeld/Champ de Boujean – Centre Boujean	1	Trolleybus	4
Löhre/Mauchamp – Bahnhof/Gare – Stadien/Stades	2	Bus	4
Mösliacker/Petit-Marais – Bahnhof/Gare – Orpundplatz – Vorhölzli/Bois-Devant	3	Trolleybus	3
Nidau Beunden – Bahnhof/Gare – Goldgrube – Vorhölzli/Bois-Devant	4	Trolleybus	3
Nidau Aalmatten - Bahnhof/Gare – Spitalzentrum/Centre hospitalier	5	Bus	3
Klinik Linde/Clinique des Tilleuls – Bahnhof/Gare – Spitalzentrum/Centre hospitalier	6	Bus	3
Bahnhof/Gare – Bözingenfeld/Champ de Boujean	7		2
Klinik Linde/Clinique des Tilleuls – Bahnhof/Gare – Fuchsenried	8	Bus	3
Schiffländte/Débarcadère – Bahnhof/Gare – Schulen Linde/Ecole Tilleul	9	Bus	3
Bahnhof/Gare – Bözingen/Boujean - Pieterlen	10		1
Schwanengasse Güterbahnhof/Rue des Cygnes-Gare marchandises - Bahnhof/Gare – Magglinenbahn/Funi Macolin – Rebenweg/Chemin des Vignes	11	Bus	2
Brügg Bahnhof – Bözingenfeld/Champs de Boujean	12	Bus	1

Stadt Thun / Ville de Thoune

Linie Ligne	Linienbezeichnung Désignation	Betriebsart Mode de transport	Angebotsstufe Niveau d'offre
Bahnhof – Gwattzentrum	1	Bus	4
Bahnhof – Steffisburg Flühli	1	Bus	4
Bahnhof – Neufeld – Schorenfriedhof	2	Bus	4
Bahnhof – Allmendingen	3	Bus	4
Bahnhof – Steffisburg Alte Bernstrasse	3	Bus	4
Bahnhof – Lerchenfeld	4	Bus	4
Bahnhof – Dürrenast – Schorenfriedhof	5	Bus	4
Bahnhof – Westquartier	6	Bus	4

Stufe Niveau	Kurspaare / Tag Paires de courses / jour
1	4-18
2	19-39
3	40-74
4	≥75

Anhang IV Erfolgskontrolle Moonliner

Liniennummer	Strecke	TU	Auslastung	Kostendeckungsgrad
M10	Bern - Schüpfen - Lyss – Biel	VB	■	■
M11	Bern - Fraubrunnen - Biberist - Solothurn	BSU	■	■
M12	Bern - Herzogenbuchsee - Langenthal	ASM	■	■
M13	Kiesen - Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand	STI	■	■
M14	Bern - Burgdorf - Hasle-Rüegsau - Sumiswald	Busland	■	■
M15	Bern - Münsingen - Thun	STI	■	■
M16	Bern - Schwarzenburg (- Rüschegg) - Riggisberg	PAG	■	■
M18	Bern - Brünnen - Gümmenen - Laupen	BEM	■	■
M19	Belp - Riggisberg - Seftigen - Gurzelen	BEM	■	■
M20	Bern - Münsingen - Konolfingen - Langnau - Trubschachen	Busland	■	■
M21	Bern - Zollikofen - Jegenstorf - Grafenried	RBS	■	■
M22	Bern - Gümmenen - Murten - Kerzers - Ins (- Sugiez)	TPF	■	■
M23	Thun - Steffisburg - Schwarzenegg - Heimenschwand	STI	■	■
M24	Thun - Goldiwil - Heiligenschwendi	STI	■	■
M25	Thun - Hilterfingen - Oberhofen - Sigriswil - Merligen	STI	■	■
M26	Thun - Gwatt - Reutigen - Wimmis - Oey-Diemtigen	PAG	■	■
M27	Thun - Thierachern - Blumenstein - Amsoldingen	STI	■	■
M28	Thun - Uetendorf - Seftigen - Wattenwil - Längenbühl - Thierachern	STI	■	■
M30	Biel - Pieterlen - Grenchen - Solothurn	BSU	■	■
M31	Biel - Tavannes - Moutier - Delémont	PAG	■	■
M32	Biel - Ipsach - Täuffelen - Erlach	PAG	■	■
M33	Biel - Twann - La Neuveville	VB	■	■
M34	Biel - Meinisberg - Büren - Lyss / Arch	VB	■	■
M35	Biel - Port - Bellmund - Jens - Kappelen - Aarberg - Lyss	VB	■	■
M40	Thun - Spiez - Interlaken West	STI	■	■
M41	Interlaken - Wilderswil - Lauterbrunnen - Grindelwald	STI	■	■
M42	Interlaken - Brienz - Meiringen	PAG	■	■
M45	Spiez - Frutigen - Adelboden	AFA	■	■
M51	Solothurn - Oberdorf - Grenchen - Lüsslingen - Solothurn	BSU	■	■
M52	Solothurn - Niederbipp - Wangen a.A. - Deitingen - Solothurn	BSU	■	■
M53	Solothurn - Gerlafingen - Derendingen - Herzogenbuchsee - Aeschi	BSU	■	■
M70	Bern - Zollikofen - Münchenbuchsee	RBS	■	■
M71	Bern Bahnhof - Guisanplatz	BEM	■	■
M72	Bern - Ittigen - Bolligen - Boll-Utzigen	RBS	■	■
M73	Bern Bahnhof - Viktoriaplatz - Ostermundigen	BEM	■	■
M74	Bern Bahnhof - Ostring	BEM	■	■
M75	Bern - Muri - Gümligen - Worb Dorf - Biglen	BEM	■	■
M76	Bern Bahnhof - Saali	BEM	■	■
M77	Bern Bahnhof - Elfenau	BEM	■	■
M78	Bern - Weissenbühl - Wabern - Kehrsatz - Belp	BEM	■	■
M79	Bern Bahnhof - Wabern - Kleinwabern	BEM	■	■
M80	Bern Bahnhof - Fischermätteli - Köniz Weiermatt	BEM	■	■
M81	Bern Bahnhof - Köniz - Schliern	BEM	■	■
M82	Bern Bahnhof - Sulgenau - Steinhölzli - Blinzern	BEM	■	■
M83	Bern - Bümpliz - Niederwangen - Neueneegg - Laupen	BEM	■	■
M84	Bern Bahnhof - Bethlehem - Bümpliz - Bern Bahnhof	BEM	■	■
M85	Bern Bahnhof - Bümpliz - Bethlehem - Bern Bahnhof	BEM	■	■
M86	Bern - Hinterkappelen - Wohlen - Innerberg	PAG	■	■
M87	Bern - Kirchlindach - Meikirch - Wahlendorf	BEM	■	■
M88	Bern Bahnhof - Länggasse	BEM	■	■
M89	Bern Bahnhof - Bremgarten	BEM	■	■

Anhang V Anträge der Regionen zum AGB 2027-30					
Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
1	1	20.535	Ins - Cudrefin - Avenches	Neue Route Treiten - Müntschemier - Ins - Cudrefin - Salavaux - Avenches Stundentakt mit Lücke, d.h. ca. 12 Std. von Montag bis Freitag	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Als Versuchsbetrieb und bei Interesse der Gemeinde Treiten.
2	1	21.021	Moutier - Souboz - Bellelay	Maintien itinéraire actuel. Maintien du niveau d'offre (11 p.c. du lundi au vendredi) mais avec suppression des terminus intermédiaires actuels (Souboz et Les Ecocheresses). Courses supplémentaires à la demande en période touristique (base cadence horaire, soit jusqu'à 15 pc.)	La demande est soutenue.
3	1	21.032	Tramelan - Saignelégier - Goumois	Maintien itinéraire Tramelan - Saignelégier Augmentation de +2 pc. lundi-vendredi Renforts en périodes touristiques à la cadence 60min. (120 jours/an) voir cadence 30min. pour la desserte de l'étang de la Gruère	La demande est refusée. Le rapport coût/utilité est trop faible. Une mise en oeuvre partielle du concept de Bellelay n'est pas possible en raison de l'interdépendance entre les différentes lignes (chaîne de transport)
4	1	21.033	Saignelégier - Tramelan - Glovelier - Bassecourt	Nouvel itinéraire Les Reussilles - Lajoux - Bellelay (autres dessertes reprises par ligne 35) Maintien de 6 pc. par jour lundi-vendredi scolaires Courses supplémentaires à la demande en période touristique (base cadence horaire, soit jusqu'à 15 pc.)	La demande est refusée. Le rapport coût/utilité est trop faible. Une mise en oeuvre partielle du concept de Bellelay n'est pas possible en raison de l'interdépendance entre les différentes lignes (chaîne de transport)
5	1	21.041	Tavannes - Reconvilier - Bellelay [- Souboz] / - Lajoux JU - Les Genevez	Nouvel itinéraire Reconvilier - Bellelay (autres dessertes reprises par lignes 33 et 35) Augmentation de l'offre: cadence horaire lundi-vendredi (30min. en HP scolaires) soit 24 pc.	La demande est refusée. Le rapport coût/utilité est trop faible. Une mise en oeuvre partielle du concept de Bellelay n'est pas possible en raison de l'interdépendance entre les différentes lignes (chaîne de transport)
6	1	21.131	(La Neuveville) - Le Landeron - Lignières - Nods	Nouvelle ligne Twann - Ligerz - Schafis - La Neuveville - Le Landeron - Lignières - Nods: Section Twann - Schafis: cadence 30min. continue (30 pc. du lundi au vendredi) Section Schafis - Lignières - Nods: cadence 60min. à 120min. (13 pc. du lundi au vendredi)	La demande est soutenue.
7	1	21.132	La Neuveville - Prêles - Nods - (Chasseral)	Nouvel itinéraire La Neuveville - Prêles - Nods (- Le Chasseral) (Le Landeron et Lignières desservi par nouvelle ligne 131) Offre comparable à l'offre actuelle (cadence 120min. et 60min. en HP + renforts scolaires)	La demande est soutenue.
8	1	22.001	Löhre - Biel Bahnhof - Stadien	Nouvel itinéraire Brügg - Biel/Bienne Bahnhof/gare - Bözingenfeld/Champ de Boujean (terminus Centre Boujean) Maintien des cadences actuelles	La demande est soutenue.
9	1	22.002	Brügg - Biel Bahnhof - Orpundplatz	Nouvel itinéraire Biel/Bienne Löhre/Mauchamp - Bahnhof/Gare - Stadien/Stades Maintien des cadences actuelles	La demande est soutenue.
10	1	22.005	Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	Nouvel itinéraire Nidau Aalmatten - Biel/Bienne Bahnhof/Gare Spitalzentrum/Centre hospitalier Maintien des cadences actuelles. Le tronçon Bienne - Nidau Aalmatten est désormais desservi toute la journée jusqu'à 20 heures environ.	La demande est soutenue.
11	1	22.006	Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	Nouvel itinéraire Biel/Bienne Klinik Linde/Clinique des Tilleuls Bahnhof/Gare - Spitalzentrum/Centre hospitalier Maintien des cadences actuelles	La demande est soutenue.
12	1	22.008	Klinik Linde - Biel Bahnhof - Fuchsenried	Nouvel itinéraire Port - Nidau - Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Fuchsenried Maintien des cadences actuelles	La demande est soutenue.
14	1	22.011	Biel Bahnhof - Magglingenbahn - Rebenweg	Augmentation de cadence à 15 minutes aux heures de pointe du lundi au vendredi +10 à 12 paires de courses du lundi au vendredi	La demande est refusée. Possible dans un second temps.
13	1	22.011	Biel Bahnhof - Magglingenbahn - Rebenweg	Nouvel itinéraire Biel/Bienne Schwanengasse Güterbahnhof/Rue des Cygnes-Gare marchandises - Bahnhof/Gare - Magglingenbahn/Funi Macolin - Rebenweg/Chemin des Vignes	La demande est soutenue.
15	1	22.022 SB	Biel - Magglingen	Maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune en vertu notamment de l'article 7, 6e alinéa OITRV	La demande est soutenue.
16	1	22.022 SB	Biel - Magglingen	Début d'exploitation anticipé de 30 minutes à 05.27 avec ajout de deux paires de courses	En cas d'évolution positive des recettes et des finances cantonales et de bonne évolution de la demande sur la ligne, la demande sera examinée dans le cadre des processus de commande pendant l'AGB 27 - 30.
17	1	22.022 SB	Biel - Magglingen	Prolongement d'exploitation de 30 minutes les vendredi et samedi jusqu'à 00.27 avec ajout d'une paire de courses	En cas d'évolution positive des recettes et des finances cantonales et de bonne évolution de la demande sur la ligne, la demande sera examinée dans le cadre des processus de commande pendant l'AGB 27 - 30.
18	1	22.023 SB	Biel - Evilard	Maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune en vertu notamment de l'article 7, 6e alinéa OITRV	La demande est soutenue.
19	1	22.023 SB	Biel - Evilard	Prolongement d'exploitation de 40 minutes les vendredi et samedi jusqu'à 00.40 avec ajout de trois paires de courses	En cas d'évolution positive des recettes et des finances cantonales et de bonne évolution de la demande sur la ligne, la demande sera examinée dans le cadre des processus de commande pendant l'AGB 27 - 30.
21	1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	Itinéraire modifié à Biel/Bienne via Taubenloch. En raison de l'allongement des temps de parcours, nouveau concept d'exploitation nécessaire avec maintien du niveau d'offre 2 mais légère augmentation du nombre de paires de courses.	La demande est soutenue.
22	1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	Cadence continue 30' aux heures de pointe de matin et du soir (+4 pc environ du lundi au vendredi)	La demande est refusée. La demande n'est pas prioritaire du point de vue cantonal et est refusée pour des raisons financières.
23	1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	Prolongement d'une paire de courses entre Orvin et les Prés d'Orvin du lundi au vendredi, avec arrivée à Orvin avant 07.30 pour les scolaires	La demande est refusée. La demande n'est pas prioritaire en raison du faible potentiel de demande entre les Prés-d'Orvin et Orvin
24	1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	Augmenter la cadence les samedis, dimanches et fêtes, aujourd'hui à 90' entre Les Prés-d'Orvin et Evilard et/ou Biel/Bienne	La demande est soutenue.
26	1	22.071	Biel/Bienne - Vauffeln, bif sur Plagne - Romont	Création d'un nouvel arrêt aux Ecovoirs à Plagne (commune de Sauge) et déviation de la ligne par ce nouvel arrêt	En cas d'évolution positive des recettes et des finances cantonales et de bonne évolution de la demande sur la ligne, la demande sera examinée dans le cadre des processus de commande pendant l'AGB 27 - 30.
25	1	22.071	Biel/Bienne - Vauffeln, bif sur Plagne - Romont	Après la fin des travaux de l'A16, reprise de l'itinéraire de la ligne par Frinvillier - Rue de Reuchenette - Bellevue	La demande est acceptée.
27	1	22.072	Biel/Bienne - Meinsberg	Cadence continue 15 min. du lundi au vendredi +22 pc. environ	La demande est refusée. La demande n'est pas prioritaire du point de vue cantonal, car la fréquentation actuelle ne justifie pas l'introduction d'une cadence 15 minutes toute la journée.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
28	1	22.073	Pieterlen – Bözingen/Boujean – Reuchenette-Péry	Nouvel itinéraire direct par A16 Péry - Champ de Boujean puis Orpund (desserte de Pieterlen par nouvelle ligne 10). Légère réduction de l'offre de courses en dehors des heures de pointe, respectivement des heures pendulaires.	La demande est refusée. La demande n'est pas prioritaire du point de vue cantonal (même si financièrement neutre), car le changement de tracé de la ligne 73 est dépendant de la mise en oeuvre de la nouvelle ligne de bus Biel/Bienne, gare - Pieterlen qui n'est pas retenu pour cette période, en raison d'une mise en oeuvre du concept bus de Bienne par étape.
29	1	22.074	Biel/Bienne – Brügg BE – Studen BE – Lyss	Verdichtung des Abschnitts Studen – Worben – Lyss in der Morgen- und Abendspitze zum 15'-Takt mit einem ergänzenden Shuttle mit Anschluss an die S31 in Lyss. Verlängerung und Ausbau Kursangebot Richtung Studen, Grien und weiter via Buetigen nach Busswil (längerfristig zeitweise oder ganztags weiter via Industriefring nach Lyss, sobald Infrastruktur bereit steht). Mo-Sa rund 14 zusätzliche Kurspaare Biel – Studen, Grien -Busswil, womit Studen, Grien tagsüber neu halbstündlich bedient wird.	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt
30	1	22.075	Biel/Bienne – Brügg BE – Schwadernau – Orpund	Anpassung des Fahrplans wegen Verstärkung des Angebots auf der Linie 74	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt
31	1	22.077	Sonceboz Someval - Champs-de-Boujean	Nouvelle liaison bus directe entre la gare de Sonceboz Someval (en correspondance avec le RE de La-Chaux-de-Fonds) et Bienne, Champs-de-Boujean via l'A16. Cadence horaire du lundi au vendredi aux heures de pointe du matin et du soir avec environ 7 à 8 paires de courses.	La demande est refusée, en raison d'un potentiel limité et des travaux sur l'autoroute A16 jusqu'en 2029. (cf. changement de parcours de la ligne 22.073 durant les travaux A16)
32	1	22.086	Biel Bahnhof - Bellmund - Aarberg	Durchgehender 30'-Takt von Montag bis Freitag: +10 bis 15 Kurspaare von Montag bis Freitag.	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt
34	1	22.087	Biel Bahnhof - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel Bahnhof	Ausbau zum 30'-Takt von Montag bis Freitag bis ca. 20 Uhr: zusätzlich 16 bis 21 Kurspaare von Montag bis Freitag. Einsatz von Standardbussen statt Gelenkbussen (SB statt GB) anzustreben.	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt
33	1	22.087	Biel Bahnhof - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel Bahnhof	Verlängerung von Jens bis Lyss (inkl. Integration der Linie 369). Zwischen Bellmund und Jens alterierende Streckenführungen zur optimalen Gebietsabdeckung (Biel - Bellmund - Jengasse oder Merzligen - Jens - Lyss)	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Eine Umsetzung hängt von der Erhöhung des Taktes der Linie 22.086 ab.
35	1	30.365	Aarberg - Seedorf	Neue Linienführung Lobsigen - Seedorf - Wiler bei Seedorf - Lyss. Aktuelle Route wird übernommen durch Linie 105. Überlagerung der Linien 105 und 365 ergibt 2 Kurspaare pro Stunde zwischen Seedorf und Lyss.	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Kanton unterstützt die Verknüpfung, jedoch wird ein Ausbau nicht als notwendig beurteilt.
36	1	30.366	Bürgerbus Walperswil/Epsach/Aarberg/Täuffelen	Integration der Linie 366 (Bürgerbus) in das kantonale Grundangebot Route Täuffelen - Walperswil beibehalten, dann verlängert Kappelen - Lyss. Durchgehender Stundentakt über den Tag von Montag bis Freitag (ca. 15 % pro Werktag).	Der Antrag wird abgelehnt. Die aktuelle Nachfrage und die Verlängerung der Linie bis Lyss im Stundentakt stehen in einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis
37	1	30.369	Bellmund - Jens - Lyss	Aufhebung und Integration in Linie 22.087, verlängert bis Lyss	Der Antrag wird abgelehnt. Abhängigkeit mit Linie 22.086.
38	1	30.521	Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach	Neue unabhängige Linie 521 mit Route Ins - Tschugg - Erlach Le Landeron Durchgehender Stundentakt tagsüber: rund 17 Kurspaare von Montag bis Freitag.	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Abhängig vom Versuchsbetrieb der zwei neuen Linien nach Marin-Epagner (Enges)
39	1	30.522	Ins - Vinelz - Erlach - Le Landeron - Marin	Neue unabhängige Linie 522 mit Route Ins - Vinelz - Erlach - Le Landeron - Cressier NE - Cornaux - St-Blaise – Marin Durchgehender Stundentakt tagsüber: rund 17 Kurspaare von Montag bis Freitag.	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Abhängig vom Versuchsbetrieb der zwei neuen Linien nach Marin-Epagner (Enges)
40	1	30.525	Erlach - Vinelz - Lüscherz	Neue Linienführung Marin - Wavre - Gals - Erlach - Vinelz – Lüscherz Durchgehender Stundentakt: rund 19 Kurspaare von Montag bis Freitag	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
41	1	30.526	Erlach - Gals - Le Landeron	Aufhebung und Integration in die Linien 30.521, 30.522 und 30.527	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Abhängig vom Versuchsbetrieb der zwei neuen Linien nach Marin-Epagner (Enges)
42	1	30.527	Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)	Neue Linienführung Le Landeron - Gals - Gampelen - Ins Stundentakt in den Spitzenstunden Morgen, Mittag, Abend: rund 10 Kurspaare von Montag bis Freitag	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Abhängig vom Versuchsbetrieb der zwei neuen Linien nach Marin-Epagner (Enges)
43	1	40.026	Grenchen, BBZ-Bhf Süd SBB-Bettlach, Dorfplatz-Bhf	Linienführung entsprechend Linie E des Buskonzepts Grenchen: Bettlach, Dorfplatz - Grenchen Süd - Lengnau, Industrie Süd Abschnitt Grenchen - Lengnau: 30'-Takt in Spitzenstunden Morgen und Abend: 12 Kurspaare von Montag bis Freitag	Der Antrag wird unterstützt.
44	1	40.033	Grenchen - Arch - Büren a.A.	Linienführung entsprechend Linie A des Buskonzepts Grenchen: Bettlach - Grenchen - Lengnau [- Biel/Bienne] Abschnitt Lengnau – Grenchen (Sonnmatt): Durchgehender 30'-Takt: 38 Kurspaare von Montag bis Freitag Abschnitt Biel/Bienne, Stadien/Stades - Lengnau: 30'-Takt in Spitzenstunden Morgen und Abend: 11 Kurspaare von Montag bis Freitag. Direkte Linienführung zwischen Lengnau Gemeindehaus und Pieterlen	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
45	1	40.034	Grenchen – Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne	Linienführung entsprechend Linie A des Buskonzepts Grenchen: Bettlach - Grenchen - Lengnau [- Biel/Bienne] Abschnitt Lengnau – Grenchen (Sonnmatt): Durchgehender 30'-Takt: 38 Kurspaare von Montag bis Freitag Abschnitt Biel/Bienne, Stadien/Stades - Lengnau: 30'-Takt in Spitzenstunden Morgen und Abend: 11 Kurspaare von Montag bis Freitag. Direkte Linienführung zwischen Lengnau Gemeindehaus und Pieterlen	Der Antrag wird unterstützt.
46	1	237 R32	Le Noirmont - Tavannes	Extension cadence 30min. Tavannes - Tramelan le matin + 1 pc. Tavannes - Tramelan (Tavannes départ 08.11)	La demande est refusée. La demande n'est pas prioritaire du point de vue cantonal et est refusée pour des raisons financières.
47	1	237 R32	Le Noirmont - Tavannes	Cadence 30min: continue du lundi au vendredi + 3 pc. le matin et + 2 pc. l'après-midi	La demande est refusée, en raison du manque de potentiel pour une cadence 30 minutes systématique entre Tavannes et Tramelan.
48	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Ausdehnung 15'-Takt Biel/Bienne - Täuffelen auf ganzen Tag: 5 Kurspaare am Morgen und 3 Kurspaare am Nachmittag	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
49	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins tagsüber, Montag bis Freitag: Verlängerung 3 Kurspaare. Biel – Täuffelen bis Ins (morgens)	Der Antrag wird unterstützt.
50	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins am Abend, Montag bis Sonntag: Verlängerung 4,5 Kurspaare. Biel - Täuffelen bis Ins (abends)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
51	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins am Samstag tagsüber: Verlängerung 4 Kurspaare Biel – Täuffelen bis Ins (morgens) Verlängerung 3 Kurspaare Biel - Täuffelen bis Ins (nachmittags)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt
52	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins tagsüber, Sonn- und Feiertage: Verlängerung 5 bis 10 Kurspaare Biel - Täuffelen bis Ins	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt
53	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Zusätzliches Kurspaar Täuffelen - Biel/Bienne, um die erste Ankunft in Biel/Bienne auf 05.09 vorzuverlegen.	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt
54	1	291 S36	Lyss - Büren an der Aare	30'-Takt am Mittag (+2 Kurspaare, Montag bis Freitag)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt
55	1	2016 SB	Ligerz - Tessenberg (Vinifuni)	Prolongement de l'exploitation jusqu'à 23 heures en été et en hiver (+2 à +4 pc)	La demande est refusée. Le potentiel est actuellement trop faible en raison de la ligne de bus 135 qui relie Douanne au Plateau de Diesse jusqu'à la mise en service du tunnel de Gléresse en décembre 2029
56	1	2020 SB	Saint-Imier - Mont-Soleil	Maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune en vertu notamment de l'article 7, 6e alinéa OITRV	La demande est acceptée.
57	1	21.035	Bellelay - Les Genevez - Lajoux - Glovelier - Bassecourt	Nouvel itinéraire Bellelay - Les Genevez - Lajoux - Glovelier - Bassecourt (reprise des lignes 33 et 41) Niveau d'offre à 8 pc. par jour lundi-vendredi scolaires Courses supplémentaires à la demande en période touristique (base cadence horaire, soit jusqu'à 15 pc.)	La demande est refusée. Le rapport coût/utilité est trop faible. Une mise en oeuvre partielle du concept de Bellelay n'est pas possible en raison de l'interdépendance entre les différentes lignes (chaîne de transport)
58	1	21.133	Ins - Gampelen - Le Landeron - St-Blaise - Enges	Nouvel itinéraire Ins - Gampelen - Marin - St-Blaise - Enges (desserte de Cressier et Cornaux reprise par ligne 522) Cadence horaire continue, soit environ 15 pc. du lundi au vendredi.	Der Antrag wird teilweise unterstützt Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
59	1	22.007	Biel Bahnhof - Biel Mett - Biel Bözingerefeld	Nouvelle ligne Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Bözingerefeld/Champ de Boujean via Südroute/Itinéraire Sud. Cadence 30 minutes lu-sa. Format Shuttle Orpond - Biel Bözingerefeld en heure creuse	La demande est acceptée.
60	1	22.010	Biel Bahnhof - Omega - Stadlen - Biel Bözingerefeld	Nouvelle ligne Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean Pieterlen (schnellinie/direct) Cadence 30min. Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean, soit environ 45-50 pc. du lundi au vendredi	La demande est acceptée.
61	2	30.491	Huttwil - Eriswil	13 Huttwil - Eriswil: Schliessung Taktlücken - Huttwil ab 09:45 Uhr - Huttwil ab 14:45 Uhr (Wird übergeordnet auch im Rahmen MoD betrachtet)	Der Antrag wird abgelehnt. Die Minimalvorgaben werden weder in der Nachfrage noch im KDG erreicht. Zur Erreichung der Bundesfinanzierung wird das Angebot leicht gekürzt auf maximal 18 Kurspaare (heute 18.5 KP)
62	2	30.493	Huttwil - Wyssachen	14 Huttwil Wyssachen: Schliessung Taktlücken - Huttwil ab 08:45 Uhr - Huttwil ab 10:45 Uhr - Huttwil ab 14:45 Uhr (Wird übergeordnet auch im Rahmen MoD betrachtet)	Der Antrag wird abgelehnt. Die Minimalvorgaben werden weder in der Nachfrage noch im KDG erreicht.
65	2	40.051	Langenthal - Melchnau	7:Taktverdichtung im Abschnitt Herzogenbuchsee - Langenthal Ausdehnung 15'Takt Mo-Fr ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr (18 Kurspaare) (Etappenweise Einführung: Mittag, Morgen, Abend)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
67	2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	6A Wangen a.A - Herzogenbuchsee - Langenthal: Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 51: durchgehender Studentakt von 6 Uhr bis 22.00 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
68	2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	8:Taktverdichtung im Abschnitt Herzogenbuchsee - Langenthal Ausdehnung 30'Takt am Samstag ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr (16 Kurspaare)	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Halbstundentakt am Samstag Nachmittag ca. 12-17 Uhr wird eingeführt.
70	2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	Abschnitt Wangen a.A - Herzogenbuchsee: Neukonzeption Halbstundentakt Herzogenbuchsee-Wangen mit stündlich alternierender Linienführung via Wangenried oder Heimenhausen. Mo-Sa bis 22 Uhr	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die Neukonzeption wird vorgenommen, aber nur bis ca. 19 Uhr abends.
71	2	40.052	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	5B Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten:Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Studentakt) an Werktagen (Mo Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr Linie 52 1 zusätzliches Kurspaar (Mo Fr) 7 zusätzliche Kurspaare (Sa)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft. Im Vordergrund steht dabei die Systematisierung des Angebots an Samstagen.
72	2	40.052	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	6B: Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten : Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 52: durchgehender Studentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
73	2	40.058	Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern	6D Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern : Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 58: durchgehender Studentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Die Minimalvorgaben werden weder in der Nachfrage noch im KDG erreicht.
74	2	40.058	Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern	10: Farnern - Wangen an der Aare: Taktverdichtung der Linie 58 Mo-Sa min. Studentakt ab 6 Uhr bis 19:30 Uhr Zusätzliche Abklärung des Erschliessungsbedarfes des Pflegeheims Dettlenbühl und Wiedlisbach (Schichtwechsel) 1 Kurspaar Mo-Fr 6 Kurspaare Sa	Der Antrag wird abgelehnt. Eine geringfügige Anpassung der Kurse für den Schichtwechsel des Personals, kann erbracht werden, soweit dieser kostenneutral ist.
75	2	40.063	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	6E Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital: Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 63 und 64: Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Linie 63 und 64: Durchgehender Studentakt von 19:30 Uhr bis Mitternacht	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie wird bereits mit den genehmigten Ausbauten im AGB 22-25 (Umsetzung verzögert wegen Bauarbeiten) geringfügig ausgebaut. Zunächst sollen die Erfahrungen abgewartet werden.
76	2	40.063	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	11A Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital: Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie wird bereits mit den genehmigten Ausbauten im AGB 22-25 (Umsetzung verzögert wegen Bauarbeiten) geringfügig ausgebaut. Zunächst sollen die Erfahrungen abgewartet werden.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
77	2	40.064	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	6F: Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 63 und 64: Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Linie 63 und 64: Durchgehender Stundentakt von 19:30 Uhr bis 22:00 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie wird bereits mit den genehmigten Ausbauten im AGB 22-25 (Umsetzung verzögert wegen Bauarbeiten) wesentlich ausgebaut. Zunächst sollen die Erfahrungen abgewartet werden.
78	2	40.064	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	11B Langenthal Schoren - Bahnhof Lotzwil Unterdorf Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20 Uhr - im 60' Takt bis 22:00 Uhr (bereits 22-25 erfasst)	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie wird bereits mit den genehmigten Ausbauten im AGB 22-25 (Umsetzung verzögert wegen Bauarbeiten) wesentlich ausgebaut. Zunächst sollen die Erfahrungen abgewartet werden.
79	2	40.064	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	12 Langenthal Schoren - Bahnhof Lotzwil Unterdorf Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4 (bereits 22-25 erfasst)	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
80	2	413 S11	Solothurn - Niederbipp - Oensingen - Langenthal	4: Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 413W: Zusätzlicher 30' Takt ab Betriebsbeginn Linie 413A: 30'-Takt ab Betriebsbeginn bis 19.30 Uhr (bereits im RAK 2022 -2025 erfasst Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
81	2	414 S12	Langenthal - St. Urban Ziegelei	3: Ausdehnung 30'-Takt Langenthal-St. Urban mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 22:00 Uhr bis Mitternacht	Der Antrag wird abgelehnt. Das heutige Angebot wird als ausreichend erachtet.
82	2	440 S6	Luzern - Wolhusen - Huttwil - Langenthal	2: Abendangebot Ausdehnung 30'-Takt Langenthal-Huttwil mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 20:00 Uhr bis 22:00 Uhr (ev. Etappierung) (Bereits im RAK 2022-2025 erfasst)	Der Antrag wird teilweise unterstützt. In den Wochenendnächten (Fr/Sa und Sa/So) wird der Halbstundentakt Langenthal-Huttwil um ein Kurspaar verlängert.
83	2	440 S6	Luzern - Wolhusen - (Langnau i.E./) - Langenthal	1: Sonntagsangebot Durchgehender 30' Takt Langenthal - Huttwil vor 16:00 Uhr an Sonntagen mit 8 zusätzlichen Kurspaaren (bereits im RAK 2022 -2025 erfasst)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
84	2	440 S7	0	siehe 440 S6	#NV
85	2	440 S7	0	siehe 440 S6	#NV
86	2	Neue Buslinie	0	23: Neue Tangentiallinie Murgenthal – Wynau – Roggwil – Aarwangen	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag wurde in dieser Form von den Gemeinden nicht mehr weiterverfolgt.
87	2	On demand	0	22 Herzogenbuchsee - Niederönz: Überführung E-Buxi in ordentliches Grundangebot	Der Antrag wird unterstützt.
88	2	Neue Buslinie	0	21: Erschliessung des nicht eingezonten Industriegebietes Huttwil	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen wurde in dieser Form von den Gemeinden nicht weiterverfolgt, eine Anpassung des bestehenden Bürgerbus nach Gondiswil ist möglich.
90	3	30.252	Escholzmat-Schangnau-Schallenberg-Röthenbach i.E.-Thun	Escholzmat-Schangnau-Schallenberg-Röthenbach i.E.-Thun: Aufnahme Grundangebot 4 KP Sommer	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
91	3	30.271	[Langnau Bhf -] Signau - Eggwil - Röthenbach	Aufnahme Wochenendbetrieb 30.271 Röthenbach, Dorf – Röthenbach, Chuderhüsi in das kantonale Grundangebot	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
92	3	30.281	Langnau Sonnenarena - Bhf - Friedhof	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	Der Antrag wird unterstützt. Sofern sich die die Erfolgskontrolle positiv entwickelt und die Minimalvorgaben erreicht werden.
93	3	30.281	Langnau Sonnenarena - Bhf - Friedhof	B) Aufnahme des versuchsweise eingeführten Halbstundentakts in kantonales Grundangebot (Westast Langnau Bahnhof - Langnau Friedhof)	Der Antrag wird unterstützt. Sofern sich die die Erfolgskontrolle positiv entwickelt und die Minimalvorgaben erreicht werden.
94	3	30.281	Langnau Sonnenarena - Bhf - Friedhof	Aufnahme Fahrplanvorschlag Sonntagsbetrieb ins kantonale Grundangebot	Der Antrag wird abgelehnt. Die aktuelle Nachfrage rechtfertigt das Anliegen nicht.
95	3	30.284	Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)	Aufnahme Wochenendbetrieb 30.284 Fankhaus, Schulhaus – Mettlenalp (Napf) in das kantonale Grundangebot	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
96	3	30.284	Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)	Spätverbindung von Bern mit Ankunft in Trubschachen ca. 00.15 Uhr an allen Wochentagen mit 1 zusätzlichem Kurspaar (nicht nur Nächte Fr/Sa und Sa/So)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
97	3	30.285	Langnau Bhf - Bärau - Gohl (- Lüderenalp - Wasen i.E.)	Aufnahme 30.285 Gohl, Lüderenalp – Wasen, Stegmatt in das kantonale Grundangebot	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
98	3	30.465	Burgdorf - Lyssach Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf	Verlängerung Betrieb abends an Wochentagen, Abfahrt 20 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare am Freitag und 1 zusätzliches Kurspaar Mo-Do) nach Fraubrunnen Bahnhof	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
99	3	30.465	Burgdorf - Lyssach Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf	Verlängerung Betrieb abends an Samstagen, Abfahrt 18.00 Uhr (3 zusätzliche Kurspaare) nach Fraubrunnen Bahnhof	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
100	3	30.466	Burgdorf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen	Verlängerung Abendangebot Wochenende (Freitag und Samstag) ab 22 Uhr (3 zusätzliche Kurspaare)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
101	3	30.466	Burgdorf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen	Zeitweise Verlängerung der in Ersigen endenden Kursen der Linie 466 via Koppigen bis Bätterkinden	Der Antrag wird abgelehnt. Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
102	3	30.467	Aefligen - Kirchberg - Burgdorf - Spital	Verlängerung der Linie 30.467 Burgdorf–Kirchberg–Neuhof um die Strecke Aefligen-Fraubrunnen bzw. Fraubrunnen-Aefligen	Der Antrag wird abgelehnt. Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
103	3	30.468	Burgdorf - Heimiswil - Lueg	A) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
104	3	30.468	Burgdorf - Heimiswil - Lueg	B) Einführung Halbstundentakt von Burgdorf, Bahnhof bis Heimiswil, Oberdorf	Der Antrag wird unterstützt.
105	3	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
106	3	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier	B) Ausbau Abendbetrieb bis 22 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
107	3	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier	C) Ausbau Abendbetrieb bis 24 Uhr mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
108	3	30.481	Sumiswald-Grünen - Wasen i.E.	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
109	3	30.884	Bätterkinden - Utzenstorf - Koppigen	Verlängerung der Linie 884 ab Koppigen via Höchstetten bis Hellsau und ab Bätterkinden bis Kräiligen	Der Antrag wird abgelehnt. Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
110	3	60.966 N66	Wolhusen - Schangnau	Bereits bestehendes Angebot im Nachtstern, fehlt aber noch im Angebotsbeschluss und soll daher aufgenommen werden.	Der Antrag wird unterstützt.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
111	3	450	0	• Halbstündliche IR/RE-Bedienung Wynigen • Die Ankünfte und Abfahrten der Züge auf Perron 50 im Bahnhof Bern von und nach Burgdorf (Verbindung ins Emmental) dürfen nicht als Dauerlösung erfolgen. • Die direkten Fernverkehrsverbindungen des Emmentals bzw. von Burgdorf nach Zürich sind auch im ÖV-Ausbauschritt 2035 («AS35») beizubehalten. Es ist darauf zu achten, dass attraktive Verbindungen nach Zürich und Zürich-Flughafen bestehen. • Erhaltung Halbstundentakt bis Mitternacht	Die Anträge sind nicht Angebotsbeschlussrelevant da sie den Fernverkehr betreffen. Betreffend Wynigen sind Infrastrukturausbauten erforderlich. Betreffend dem Perron 50 setzt sich das AÖV klar dafür ein, dass dieses Perron nur während der Bauphase fix eingeplant wird, und danach nur noch in Ausnahmefällen.
112	3	0	0	Die Aufnahme eines Nachtlinienangebots soll durch das AÖV Kanton Bern in Abstimmung mit der Regionalkonferenz Emmental in folgenden Gemeinden bzw. Gemeindeteilen geprüft werden: • Gemeinde Alchenstorf • Gemeinde Wynigen • Gemeinde Krauchthal • Gemeindegebiet Zollbrück (Gemeinde Lauperswil)	Der Antrag wird abgelehnt. Ein Ausbau des Nachtlinienangebots ist aktuell nicht vorgesehen.
113	4	20.520	Murten - Gempnach - Gümmenen	neu vom Kanton BE mitbestellt (auf Wunsch Kanton FR, da neu alle Kurse bis Gümmenen fahren)	Der Antrag wird unterstützt.
114	4	30.003	Weissenbühl - Bern Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
115	4	30.006	Fischerhüttli - Bern Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
116	4	30.006	Worb Dorf - Gümliken - Bern Bahnhof	Angebot abends ab 21 Uhr zum 15'-Takt ausbauen (+5 resp. 6 KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Die Einschätzung der erwarteten Nachfragezunahme gemäss Prüfauftrag erscheint deutlich zu hoch.
119	4	30.009	Wabern - Bern Bahnhof - Wankdorf Bahnhof	Verlängerung bis Kleinwabern	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wird umgesetzt, sobald die Infrastruktur vorhanden ist.
122	4	30.012	Holligen - Bern Bahnhof - Zentrum Paul Klee	Bestehendes Angebot gezielt mit Entlastungsbussen erweitern	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wird umgesetzt, sofern die Nachfrage zusätzliche Entlastungskurse erforderlich macht.
123	4	30.016	Köniz Zentrum - Gurten-Gartenstadt	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
129	4	30.022	Brünnen - Niederwangen - Kleinwabern	b) Einsatz von Standardbussen	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag ist nicht Angebotsbeschlussrelevant.
128	4	30.022	Brünnen - Niederwangen - Kleinwabern	a) Neuer Endhalt Wabern Stöckli ab 2029	Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung erfolgt mit der Inbetriebnahme der Tramverlängerung
130	4	30.026	Breitenrain - Wylergut	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
131	4	30.027	Weyerhannshaus Bad - Niederwangen Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
132	4	30.028	Weissenbühl Bhf - Ostermündigen Bhf - Wankdorf Bhf	a) Abschnitt Brunnadernstrasse - Wankdorf: Ausdehnung Betriebszeit bis Mitternacht (+ 3 KP)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
133	4	30.028	Weissenbühl Bhf - Ostermündigen Bhf - Wankdorf Bhf	b) Abschnitt Brunnadernstrasse - Wankdorf: Taktverdichtung samstags 08.00–19.00 Uhr zum 15'-Takt (+ 22KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar aber nicht prioritär.
134	4	30.029	Niederwangen Bhf - Köniz Bhf - Wabern Lindenweg	a) Einsatz von Standardbussen	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag ist nicht Angebotsbeschlussrelevant.
135	4	30.029	Niederwangen Bhf - Köniz Bhf - Wabern Lindenweg	b) zeitliche Ausdehnung des 15'Takts insbesondere am Sa-Vormittag	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
136	4	30.029	Niederwangen Bhf - Köniz Bhf - Wabern Lindenweg	c) Neuer Endhalt bei ÖV-Drehscheibe Kleinwabern ab 2029	Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung erfolgt mit der Inbetriebnahme der Tramverlängerung
138	4	30.031	Bern Brunnadernstrasse - Europaplatz Bhf - Niederwangen Bhf	a) Ast Niederwangen: 15'-Takt in den Zeitfenstern 08.30–09.30 Uhr, 12.00–16.00 Uhr und 18.30–19.30 Uhr einführen (+ 14 KP)	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die Zeitfenster der Verdichtung sind noch offen. Sie werden in Absprache mit der Kantonspolizei definiert, so dass das ÖV-Angebot den Bedürfnissen der Polizei möglichst gerecht wird.
139	4	30.031	Bern Brunnadernstrasse - Europaplatz Bhf - Niederwangen Bhf	b) Aufstufung in AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
141	4	30.032	Bachmätteli - Riedbach Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
142	4	30.033	Bremgarten - Worblaufen	a) Einführung Sonntagsangebot: 30'-Takt im Abschnitt Worblaufen - Bremgarten Seftau (+ 32 KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber der Kostendeckungsgrad der Linie ist zu tief
143	4	30.033	Bremgarten - Worblaufen	b) Angebot Mo-Sa im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
144	4	30.033	Worblaufen - Ittigen, Thalgutzentrum	c) Abschnitt Worblaufen - Talgutzentrum: Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot	Der Antrag wird unterstützt.
145	4	30.036	Zollikofen - Bern Breitenrain	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
146	4	30.038	Schönbühl - Bäriswil / Mattstetten	a) HVZ: Verlängerung ab Mattstetten nach Urtenen	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die Verlängerung wird als Versuchsbetrieb aufgenommen.
147	4	30.038	Schönbühl - Bäriswil / Mattstetten	b) Verlängerung der Linie nach Shoppyland	Der Antrag hat sich erübrigt. Die dafür nötige Infrastruktur wird erst ab 2032 zur Verfügung stehen (Agglomerationsprogramm B-Horizont)
148	4	30.041	Zollikofen - Kappelsacker - Bern Breitenrain	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
150	4	30.043	Ittigen Bahnhof - Kappelsacker	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
152	4	30.046	Bolligen - Habstetten - Luteral	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
153	4	30.101	Bern - Güterbahnhof - Kappelenring/Schlossmatt	HVZ: Verlängerung Verdichtungskurse ab Güterbahnhof bis Bethlehem Kirche (= Verdichtung zum 5'-Takt auf diesem Abschnitt)	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wird umgesetzt, sobald die Infrastruktur vorhanden ist und der Campus in Betrieb geht
159	4	30.130	Neuenegg - Thorshaus, Dorf	Wochenende: Betriebsverlängerung bis 20:00 Uhr (Sa + 2 KP, So + 1 KP)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
160	4	30.131	Flamatt - Albligen	Mo-Fr: Übernahme Frühverbindung Albligen Dorf ab 05:40 Uhr ins Grundangebot (+0.5 KP)	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag wurde bereits umgesetzt.
161	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	a) zusätzliche Haltestelle Rübigen, Mühler Hunziken	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag ist nicht Angebotsbeschlussrelevant.
162	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	b1) Abschnitt Rübigen - Belp: Mo-Fr Taktverdichtung zum 30'-Takt (+9 KP)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Ortbuskonzept Belp
163	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	b2) Abschnitt Rübigen - Belp: Sa Taktverdichtung zum 30'-Takt (+ 14 KP)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Ortbuskonzept Belp
164	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	c1) Abschnitt Belp - Flughafen: Mo-Fr HVZ Taktreduktion vom 15' zum 30'-Takt	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Ortbuskonzept Belp
165	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	c2) Abschnitt Belp - Flughafen: Mo-Fr tagsüber Taktreduktion von 3 KP/h zum 30'-Takt	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Ortbuskonzept Belp
166	4	30.161	Münsingen Bahnhof - Spital - Münsingen Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
167	4	30.162	Münsingen Bahnhof - Sonnhalde - Münsingen Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
171	4	30.167	Münsingen - Wichtrach - Oberdiessbach	Nutzung Leerfahrten für 3 zusätzliche KP	Der Antrag wird unterstützt.
173	4	30.320	Riggisberg - Thurnen	a) Mo-Fr: Zusätzliches KP Riggisberg ab 21:11 / Thurnen ab 21:35	Der Antrag wird unterstützt.
174	4	30.320	Riggisberg - Thurnen	b) Wochenendaangebot zum 60'-Takt ausbauen (gemeinsam mit der Linie 321)	Der Antrag wird abgelehnt. Der grösste Teil der Fahrgäste dieser Linie fährt von Riggisberg nach Thurnen resp. umgekehrt, die Zwischenhaltestellen sind deutlich schwächer frequentiert. Gemeinsam mit der Linie 321 besteht zwischen Riggisberg und dem Gürbetal bereits ein Stundentakt am Wochenende, was wir als adäquat erachten. Es entspricht auch der im RAK entwickelten Leitplanke des Wochenendaangebots für die AS 1 und 2.
175	4	30.321	Riggisberg - Toffen	vgl. Antrag b Linie 320	Der Antrag wird abgelehnt. vgl. Antrag Linie 320
176	4	30.322	Hinterfultigen - Rüeggisberg - Riggisberg	Aufhebung Samstagsangebot	Der Antrag wird unterstützt. Die Überprüfung der Linie erfolgt in der Korridorstudie Gantrisch
177	4	30.331	Belp Bahnhof - Riedli	a) Mo-Fr NVZ: Streichung Angebot, Sa: Taktreduktion zum 60'-Takt b) Abstufung (neu AS 1) (fehlt als expliziter Antrag)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Ortbuskonzept Belp
178	4	30.332	Belp Bahnhof - Aemmenmatt	a) Mo-Fr NVZ: Streichung Angebot, Sa: Taktreduktion zum 60'-Takt b) Abstufung (neu AS 1) (fehlt als expliziter Antrag)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Ortbuskonzept Belp
179	4	30.340	Wabern - Niedermuhlen	Neuer Endhalt bei ÖV-Drehscheibe Kleinwabern ab 2029	Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung erfolgt mit der Inbetriebnahme der Tramverlängerung.
181	4	30.550	Laufen - Gümnenen	Verlängerung der Linie von Gümnenen nach Mühleberg als Versuchsbetrieb (Mo-Sa 60'-Takt, So, 120'-Takt) sofern geplantes Konzept für Linie 541 umgesetzt wird	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Friesenberg 2030 Raum Saane, Umsetzung als Versuchsbetrieb, Linie 541 wird aufgehoben (Golaten kann bei Bedarf durch einen Bürgerbus erschlossen werden).
182	4	30.551	Gümnenen - Gurbrü	Verlängerung der Linie ab Gurbrü via Wileroligen nach Kerzers Bhf. (Mo-Sa 60'-Takt, So, 120'-Takt) sofern geplantes Konzept für die Linie 541 umgesetzt wird	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Friesenberg 2030 Raum Saane, Linie 541 wird aufgehoben (Golaten kann bei Bedarf durch einen Bürgerbus erschlossen werden).
183	4	30.560	Mühleberg - Allenlütten - Rosshäusern	a) Mo-Fr: Schliessung Taktlücken (+ 3 KP)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
184	4	30.560	Mühleberg - Allenlütten - Rosshäusern	b) Einführung Wochenendaangebot (+ 14 KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Es sollen zuerst Erfahrungen mit dem neuen Konzept der beiden Linien 30.560/570 gesammelt werden.
185	4	30.560	Mühleberg - Allenlütten - Rosshäusern	c) Neue Linienführung: Brünnen - Frauenkappelen - Allenlütten - Mühleberg (keine Bedienung von Rosshäusern mehr durch Linie 560)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Friesenberg 2030 Raum Saane und wurde bereits seit 28.4.2025 (Baustellenfahrplan) umgesetzt.
187	4	30.570	Brünnen - Frauenkappelen - Mühleberg	Weiterführung nach Allenlütten zu Schulbeginn/-ende	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Friesenberg 2030 Raum Saane und wurde bereits seit 28.4.2025 (Baustellenfahrplan) umgesetzt. Langfristige Beibehaltung sofern betrieblich sinnvoll machbar
190	4	30.612	Schwarzenburg - Guggisberg - Milken - Schwarzenburg	Zusätzliche Fahrt um 5:46 von Guggisberg, Kalchstätten nach Schwarzenburg als Versuchsbetrieb	Der Antrag wird abgelehnt. Ein Versuchsbetrieb für einzelnen Kurs ist nicht möglich. Gemeinde kann den Kurs als Zusatzangebot bestellen und bei genügender Nachfrage kann der Kurs später zur Aufnahme ins Grundangebot beantragt werden.
191	4	30.614	Riffenmatt - Guggisberg - Hirschmatt - Riedacker	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten, alternative Erschliessung prüfen	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie wird im Rahmen der Korridorstudie Gantrisch überprüft
192	4	30.621	Oberbalm - Oberscherli - Niederscherli	Angebot gemäss Nachtrag vom 1.5.2025 anpassen (weiterhin 14 KP): - Ausrichtung gewisser Kurse auf Schulzeiten - Einsatz Mini- statt Midifahrzeug - Produktion neu ab Betriebshof Riggisberg	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Kurs Niederscherli ab 12:20 ist durch die Gemeinde zu finanzieren.
193	4	30.781	Boll-Utzigen - Utzigen Pflegeheim	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
194	4	30.782	Boll-Utzigen - Obermoos - Oberfeld - Boll-Utzigen	a) Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
195	4	30.782	Boll-Utzigen - Obermoos - Oberfeld - Boll-Utzigen	b) Haltestelle Schlossstrasse in beiden Richtungen bedienen	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag ist nicht angebotsentscheidungsrelevant
196	4	30.792	Worb Dorf - Biglen	a) Sa+So: 2 zusätzliche KP einführen	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber nicht prioritär
197	4	30.792	Worb Dorf - Biglen	b) Sa+So: Fahrlagen systematisieren	Der Antrag wird abgelehnt. vgl. Antrag a) Linie 792 (zusammenhängende Anträge)
198	4	30.793	Worb Dorf - Grosshöchstetten	Bedienung der Linie abends wie tagsüber auf der gesamten Strecke von Worb Dorf bis Grosshöchstetten, 60'-Takt	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber sehr ineffiziente Lösung mit fast 20' Unterwegs-Aufenthalt in Schlosswil.
200	4	30.795	Worb Dorf - Rubigen	a) Bedienung abends im 60'-Takt (Mo-Sa) (+ 4 KP) b) Aufstufung in AS2	Der Antrag wird abgelehnt. Aufgrund Ablehnung Antrag zu Linie 30.793 ist dieser Antrag nicht umsetzbar, da die beiden Anträge verknüpft sind.
201	4	30.795	Worb Dorf - Rubigen	c) Bedienung Sonntags im 60'-Takt	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar und berechtigt, aber die vorgeschlagene Lösung ist mit Standzeiten von knapp 30 Minuten pro Stunde sehr ineffizient.
203	4	303 S31	(Belp -) Bern - Münchenbuchsee (- Biel/Bienne)	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
204	4	307 S7	Bern - Bolligen - Worb Dorf	So: 15'-Takt Bern-Bolligen ab 07:30 Uhr (+ 4 KP)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
205	4	myBuxi Belp	On Demand Angebot im Raum Belp	on demand Belp und Nachbargemeinden	Der Antrag wird unterstützt.
206	4	neu	Belp Bahnhof - Hühnerhubel	Versuchsbetrieb Belp Bhf. - Hühnerhubel im 30'-Takt in der HVZ (14 KP)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Ortbuskonzept Belp, Umsetzung als Versuchsbetrieb
207	4	neu	Ortstbus Worb	Versuchsbetrieb Ortsbus Worb im 30'-Takt in der HVZ (Ring Lindhalde und Ring Sunnhalde)	Der Antrag hat sich erübrigt. Verzicht auf Umsetzung aufgrund Entscheid der Gemeinde Worb z.G. des On-Demand-Angebots Kiesenental
208	4	neu	On Demand Angebot Chisental	on demand Chisental	Der Antrag wird unterstützt.
209	4	neu	On demand Oberer Gantrisch	Versuchsbetrieb on Demand Abendangebot Oberer Gantrisch	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind die zu hohen Kosten pro Einsteiger (ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis)
210	4	neu	On demand Fraubrunnen / Jegenstorf	Versuchsbetrieb on Demand Fraubrunnen+Jegenstorf	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind die zu hohen Kosten pro Einsteiger (ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis)
211	5	12.180	Saenen - Gstaad - Col du Pillon - Les Diablerets	Saenen-Gstaad-Col du Pillon-Les Diablerets: +2KP/Gsteig_Pillon AS1	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
212	5	12.182	Gstaad - Turbach [- Rotengraben]	Gstaad-Turbach (-Rotengraben): +0.5-1 KP	Der Antrag wird abgelehnt. Der Bedarf und das Potential sind nicht ausgewiesen. Das bestehende Angebot wird als ausreichend angesehen.
213	5	31.001	Thun - Gwatt Deltapark	Ausbau Sa/So Steffisburg-Thun-Deltapark (4 KP Sa, 10 KP So)	Der Antrag wird unterstützt.
214	5	31.001	Thun Bahnhof - Gwatt Deltapark	7.5-Minuten-Takt HVZ +14 KP Mo-Fr	Der Antrag wird unterstützt.
215	5	31.007	Steffisburg-Thun West	Tangentiallinie Versuchsbetrieb Aufnahme ins Grundangebot ab 2029	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
216	5	31.024	Oberhofen - Schwanden - Sigriswil	Oberhofen-Sigriswil: +0.5 KP abends	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
217	5	31.043	Thun - Emberg - Heimenschwand (- Wangelen)	Thun-Heimenschwand: Schliessung Taktücke nachmittags +0.5-1 KP	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
219	5	31.062	Spiez - Hondrich - Aeschi - Aeschried	Aeschi-Aeschried 14KP AS1	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wurde bereits umgesetzt.
220	5	31.063	Spiez - Spiezwilser - Hondrich - Aeschi	Spiez-Spiezwiler-Hondrich heute über AB 22-25	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wurde bereits umgesetzt.
221	5	31.230	Frutigen - Adelboden	Halbstundentakt Adelboden-Frutigen (-Blausee) +8 KP; Erhöhung auf AS3	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Schrittweiser Ausbau, abhängig von Stundentakt R12 Spiez-Frutigen
222	5	31.241	Kandersteg - Talstation Sunnbüel	Kandersteg-Talstation Sunnbüel: +4 KP Sommer	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
223	5	31.250	Oey Dientigen - Dientigen - Grimmelalp	Oey Dientigen-Dientigen-Grimmelalp: +1 KP Winter	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft. Ausbau im Bestellverfahren prüfen. Abhängigkeit mit Versuchsbetrieb Erlenbach
224	5	31.283	Lenk Bahnhof - Simmenfälle	Lenk Bahnhof-Simmenfälle: +2 KP abends	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
225	5	120 R31	Zweisimmen - Lenk	Es wird gewünscht, zu prüfen, ob für 5.00 u. 6.00 Verbindungen möglich sind.	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
226	5	320 R11	Spiez - Zweisimmen	Spiez - Zweisimmen für Zug ab Bern (an Spiez 00:41) für Ausgänger u.ä. (+0.5 KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Bedarf und das Potential sind nicht ausgewiesen. Kann von der Region als Moonlinerangebot geprüft werden.
227	5	330 R12	Spiez - Frutigen	Angebotsausbau der Linie Spiez – Frutigen Aufstufung AS2 (bestehend, neu AS1), +8 KP	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Ein schrittweiser Ausbau ist im Bestellverfahren zu prüfen.
228	5	12.185	Saanen - Abländschen - Jaun	Jaun-Abländschen-Mittelberg-Saanen: Aufnahme Grundangebot 4 KP Sommer	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
230	5	31.00x	Stadtlinien Thun	Frühkurse Stadtlinien (+0.5-1 KP)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
229	5	31.280	Lenk - Aegerten - Lenk (Reka)	Aufnahme ins Grundangebot	Da Auslastung im Bereich Mindestanforderungen und Abgeltung im Fall einer Aufnahme ins Grundangebot nicht klar ist (Zurzeit Mischfinanzierung durch Gemeinde, Dritte), soll die Linie vorerst als Versuchsbetrieb unterstützt werden.
231	6	31.104	Ortsbus Interlaken	Ortsbus Interlaken: Halbstundentakt ganzjährig auch am Sonntag	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
232	6	31.101	Beatenberg - Interlaken West	Interlaken – Beatenberg: Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 (alt)	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
233	6	31.103	Iseltwald - Bönigen - Interlaken West	Erhöhung von AS1 auf AS2 für den Abschnitt Bönigen - Iseltwald; Anpassung Linienführung	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
234	6	31.105	Interlaken West - Wilderswil - Gsteigwiler	Bedienung der Linie mit Gelenkbus (falls Versuch Linie 108: Prio 2)	Der Antrag wird unterstützt.
235	6	31.106	Habkern - Interlaken West	Interlaken West - Habkern: Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2; Stundentakt an Abend bis 22.04 Int. West ab, Freitag / Samstag 23.04 ab	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Eine Anpassung der Angebotsstufe ist nicht erforderlich. Allfällige Anpassungen werden im Bestellverfahren geprüft. Entsprechende Abklärungen laufen.
236	6	31.108	Interlaken - Matten - Wilderswil	Versuchsbetrieb Aufnahme ins Grundangebot ab 2029	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
237	6	31.111	Wilderswil - Saxeten	Wilderswil - Saxeten: Prüfen Nutzung Standzeiten zur Erschliessung der Rugenstrasse; Wilderswil – Saxeten: Angebotsoptimierungen saisonal / am Wochenende	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
238	6	31.121	Grindelwald Terminal - Bahnhof - oberer Gletscher	Grindelwald Terminal – oberer Gletscher: Erhöhung von AS2 auf AS3; Ausbau Abendangebot (evtl. mit anderer Linie)	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
239	6	31.122	Grindelwald Gletscherschlucht - Bahnhof - Klusi	Grindelwald Gletscherschlucht – Bahnhof – Klusi: Erhöhung von AS2 auf AS3	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
240	6	31.141	Lauterbrunnen - Stechelberg	Lauterbrunnen – Stechelberg: Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
241	6	31.158	Brünig - Hasliberg Reuti	Brünig – Hasliberg Reuti: Verdichtungen zum Halbstundentakt ganzjährig	Der Antrag wird abgelehnt. Der durchgehende Halbstundentakt ist nicht zweckmässig, solange auf dem Brünig keine Bahnanschlüsse bestehen.
242	6	31.172	Innerkirchen - Gadmen - Obermaad	Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.	Der Antrag wird unterstützt.
243	6	31.174	Geissholz - Meiringen	Unterbach – Meiringen Luftseilbahn: Aufnahme Skibus in Grundangebot	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Anpassung der Fahrpläne prüfen, so dass Anschlüsse ab Interlaken entstehen (Auch Freizeitthematik)
244	6	31.174	Meiringen - Unterbach - Brienzwiler	Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.	Der Antrag wird unterstützt.
245	6	311 R62	Interlaken Ost - Zweilütschinen - Lauterbrunnen	Interlaken – Lauterbrunnen Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
246	6	311 R63	Lauterbrunnen - Wengen - (Kleine Scheidegg)	Lauterbrunnen - Wengen Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
247	6	312 R61	Interlaken Ost - Zweilütschinen - Grindelwald	Interlaken – Grindelwald Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
248	6	470 LIX	Luzern - Meiringen - Interlaken Ost (Bergzüge)	Luzern – Meiringen Ausbau Abendangebot über den Brünig	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
249	6	474 R71	Meiringen - Innertkirchen	Meiringen – Innertkirchen Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
250	6	31.108	Int. West - Matten - Wilderswil - Int. Ost	Interlaken Flugplatz: Versuchsbetrieb Erschliessung ESP / Gewerbezone	Der Antrag wird unterstützt.
251	1 / 4	30.100	Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg	Durchgehender 30'-Takt tagsüber zwischen Bern und Aarberg Mo-Fr (+3.5 KP Mo-Fr).	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber aus Sicht des Kantons nicht prioritär.
252	1 / 3 / 4	30.363	Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
253	1 / 4	30.100	Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg	Durchgehender 30'-Takt tagsüber Sa+So (+12 KP am Wochenende)	Der Antrag wird abgelehnt. Das bestehende Angebot wird als ausreichend angesehen.
254	1 / 4	30.105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	a) Anpassung der Linienführung zwischen Seedorf und Lyss via Aarberg (Übernahme Linie 365 Seedorf – Aarberg und 361 Aarberg – Lyss)	Der Antrag wird unterstützt.
255	1 / 4	30.105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	b) Verdichtung zum 30'-Takt in HVZ zwischen Bern und Aarberg (+ 6 KP MO-FR)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
256	1 / 4	30.105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	c) RKBM: Infrastrukturanpassungen Busknoten Ortsschwaben erforderlich	Der Antrag wird abgelehnt. Eine Anpassung ist vorläufig nicht notwendig.
257	1 / 4	303 S31	Belp - Bern (- Münchenbuchsee - Biel/Bienne)	Halt aller Züge der S31 ab Biel/Bienne in Schüpfen, auch um 06.58, 07.58, 16.58 und 17.58 (wie 2024)	Der Antrag wird abgelehnt. Wegen Bauarbeiten im Raum Ostermündigen ist das Anliegen nicht umsetzbar.
258	1 / 4	303 S31	Thun - Belp - Bern (- Burgdorf - Langnau i.E.)	Kapazitätserhöhung S31 16322 (Biel/Bienne ab 06.45)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist nicht angebotsentscheidungsrelevant, wird aber soweit technisch machbar geprüft.
259	1 / 4	303 S31	Thun - Belp - Bern (Burgdorf - Sumiswald-Grünen / Solothurn)	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
260	1 / 4	303 S31	Belp - Bern - Biel/Bienne	Ausdehnung 30'-Takt Biel/Bienne - Münchenbuchsee am Morgen, um Kapazität zu erhöhen: Verlängerung 1 Kurspaar Biel - Münchenbuchsee (S31 16328 Biel/Bienne ab 08.15)	Der Antrag wird unterstützt.
261	2 / 3	30.483	Sumiswald-Grünen - Affoltern-W. - Huttwil	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
262	2 / 3	40.054	Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen	5C Herzogenbuchsee - Seeberg - Wynigen: Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (MoSa) ab 6 Uhr bis Mitternacht Linie 54 4 zusätzliche Kurspaare (MoSa) (Ergebnisse aus REK werden implementiert)	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie erreicht die Minimalvorgaben weder hinsichtlich der Nachfrage noch des Kostendeckungsgrads.
263	2 / 3	40.054	Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen	6C Herzogenbuchsee - Seeberg - Wynigen: Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 54: durchgehender Stundentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr.	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie erreicht die Minimalvorgaben weder hinsichtlich der Nachfrage noch des Kostendeckungsgrads.
264	2 / 3	On demand	On Demand Angebot im Raum Huttwil	Aufnahme On Demand Angebot Raum Huttwil im Sinne eines Bürgerbus in das kantonale Grundangebot (betroffene Emmentaler Gemeinden: Heimiswil und Affoltern i. E., weitere Gemeinden: Walterswil, Oeschenbach, Ursenbach, Rohrbachgraben, Huttwil und Gondiswil	Der Antrag wird unterstützt.
265	3 / 4	30.472	Lützelflüh/Moosegg - Arni - Biglen	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
266	3 / 4	304.2 S45	(Thun - Belp -) Bern - Burgdorf - Langnau i.E.	Taktlückenschliessung abends zum integralen 30'-Takt bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare) auf dem Abschnitt Ramsei - Sumiswald	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
267	3 / 4	460 RE7	Luzern - Wolhusen - Langnau i. E. (/ Langenthal)	Verlängerung Betrieb am Abend (1 zusätzliches Kurspaar): Zusätzliche Abfahrt RE7 Bern 23:34 – Langnau i.E. 0:03/0:05 – Luzern 1:10 sowie RE7 Luzern 23:57 – Langnau i.E. 0:51	Der Antrag wird abgelehnt. Mit der S2 bestehen bereits Spätverbindungen von Bern nach Langnau.
268	3 / 4	460 RE7	Bern - Langnau i.E. - Luzern	Verlängerung Betrieb am Abend (1 zusätzliches Kurspaar): Verlängerung des bestehenden RE7 Luzern 22:57 – Langnau 23:51 nach Bern (Langnau 23:54 – Bern 0:27)	Der Antrag wird abgelehnt. Mit der S4 und der S2 bestehen bereits Spätverbindungen von Langnau nach Bern
269	3 / 4	460 RE7	Bern - Langnau i.E. - Luzern	Einführung Verbindung Wochenende RE7 Langnau i.E. 5:54 – Bern 6:26 und RE7 Bern 5:36 – Langnau i.E. 6:03 (1 zusätzliches Kurspaar)	Der Antrag wird abgelehnt. Mit der S2 bestehen bereits gute Frühverbindungen zwischen Bern und Langnau.
270	3 / 4	460 RE7	Bern - Langnau i.E. - Luzern	(S-Bahn Luzern) S6 aus Entlebuch - Langnau i.E. als RE in Richtung Bern weiterführen	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist aktuell wegen betrieblicher Restriktionen nicht umsetzbar.
273	3 / 4 / 5	340 S41	Thun - Hasle-Rüegsau - Burgdorf (- Solothurn)	a) RKBM: Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
274	3 / 4 / 5	340 S41	Thun - Hasle-Rüegsau - Burgdorf (- Solothurn)	b) RKBM: Korridorstudie durch Kanton erstellen	Der Antrag wird abgelehnt. Ausbau wurde vom Grossen Rat beschlossen, eine Studie ist deshalb zurzeit nicht angezeigt.
271	3 / 4 / 5	340 S42	Thun - Konolfingen - Hasle-Rüegsau	a) Taktlückenschliessung Sonntagmorgen zum integralen 30' Takt wie an Werktagen (6 zusätzliche Kurspaare)	Der Antrag wird abgelehnt. Das bestehende Angebot wird als ausreichend angesehen.
272	3 / 4 / 5	340 S42	Thun - Konolfingen - Hasle-Rüegsau	b) RKBM: Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
275	4 / 5	301 S1	Bern - Münsingen - Thun	Thun-Bern: Zusätzliche Verbindung Mo-So 00:13 ab Thun	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
276	4 / 5	330 RE1	Bern - Spiez - Kandersteg - Brig (- Domodossola)	Zug 06:12 ab Spiez neu 05:30 ab Bern	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
278	5 / 6	31.021	Thun - Oberhofen - Beatenbucht - Interlaken	Neuhaus – Interlaken Saisonale Verdichtung zum Viertelstundentakt	Der Antrag wird unterstützt.
279	5 / 6	31.060	Spiez - Interlaken West - Interlaken Ost	Interlaken – Spiez Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 (RVK5, RKOO)	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
280	5 / 6	310 RE9	Spiez - Interlaken Ost	Spiez – Interlaken Ausbau Abendangebot RE	Der Antrag wird unterstützt. Bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2026 wurde ein zusätzlicher Kurs bestellt.
281	5 / 6	2355 SB	Beatenbucht - Birchi - Beatenberg	Beatenbucht – Beatenberg Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 (RKOO)	Der Antrag wird abgelehnt. Ein durchgängiger Fahrplanausbau ist nicht zweckmässig, wenn keine Busanschlüsse bestehen.