

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



Rapport final

Impressum

Mandant

Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT 1)

Direction de projet

Thomas Berz, secrétariat Seeland CRT 1

Fanny Farron, secrétariat Jura bernois CRT 1 (jusqu'en août 2024)

François Wermeille, secrétariat Jura bernois CRT 1 (à partir d'octobre 2024)

Groupe d'accompagnement (Comité CRT 1)

Ralph Thomas, président

Christophe Gagnebin, vice-président

Corentin Jeanneret, représentant de Jura bernois.Bienne (à partir de juillet 2024)

Fabien Vorpe, représentant de Jura bernois.Bienne (à partir de juillet 2024)

Laurent Droz, représentant de Jura bernois.Bienne (jusqu'en juin 2024)

Jacques Misteli, représentant de Jura bernois.Bienne (jusqu'en juin 2024)

Petra Frommert, représentante de seeland.biel/bienne

Oliver Matti, représentant de seeland.biel/bienne (à partir de janvier 2024)

Theres Lautenschlager, représentante de seeland.biel/bienne (jusqu'en décembre 2024)

Manuela Perny, représentante de seeland.biel/bienne

Daniel Girardin, représentant de la Ville de Bienne

Roger Racordon, responsable du Département des infrastructures – Bienne

Kilian Constantin, représentant du Canton de Berne, OTP

Mandataires

Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne : Pascal Martin, Sophia Badoux

Bureau Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Bienne : Felix Dudler

Traduction

Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Berne

Image de la page de couverture : Gare de Lyss (source: [rieggi.ch/Olivier Ruegsegger](http://rieggi.ch/Olivier_Ruegsegger))

Table des matières

Page

1. Introduction	5
1.1 Situation initiale et mandat	5
1.2 But et teneur du SOR	5
1.3 Procédure et élaboration du SOR	6
1.4 Coûts des transports publics et contributions	9
1.5 Consultation publique.....	10
2. Evaluation de l'efficacité 2022–2025	11
2.1 Bilan des requêtes réalisées et non réalisées	11
2.2 Utilisation et taux de couverture des coûts des lignes TP.....	11
2.2.1 Définitions	12
2.2.2 Evaluation de l'efficacité 2022 et évolutions entre 2018 et 2022	14
2.2.3 Appréciation de l'évolution du taux d'utilisation 2018–2022.....	18
2.2.4 Appréciation de l'évolution du taux de couverture des coûts 2018–2022	19
3. Etudes de planification des transports publics.....	21
3.1 Stratégies et objectifs transports publics des études de rang supérieur.....	21
3.2 Schémas d'offre et études TP locales dans la région Jura bernois – Biel/Bienne – Seeland.....	26
3.3 Autres études cantonales : transports à la demande et lignes nocturnes.....	34
4. SOR 2027-2030 : Propositions	35
4.1 Propositions relatives aux lignes ferroviaires.....	36
4.2 Propositions relatives aux funiculaires	37
4.3 Propositions relatives aux lignes de bus régionales	37
4.4 Propositions relatives aux lignes de bus locales.....	41
4.5 Propositions non priorisées	42
4.6 Perspectives du schéma d'offre régional 2031-2034	44
5. Vision 2040	45
5.1 Place de la vision 2040 dans les instruments de planification	45
5.2 Objectifs généraux des transports publics	45
5.3 Développements prévus de l'offre en transports publics	46
5.4 Stratégie d'offre de la vision 2040.....	49
5.5 Mobilité combinée et interfaces TP	52
5.6 Mobilité de loisirs et touristique en TP	54

Abréviations

AK	Angebotskonzept traduit par concept TP
asm	Aare Seeland mobil SA (entreprise de transport)
BLS	BLS SA (entreprise de transport)
B(N)	Catégorie de moyen de transport selon OOT : train à voie normale
B(S)	Catégorie de moyen de transport selon OOT : train à voie étroite et tram
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses (entreprise de transport)
CJ	Chemins de fer du jura (entreprise de transport)
CR	Conférence régionale
CRT	Conférence régionale des transports
CRT1	Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois
CRTU	Schéma régional des transports et de l'urbanisation
EM	Exigence minimale
GB	Catégorie de moyen de transport selon OOT : bus articulé et bus de grande capacité (ou mégabus, longueur de 13 mètres et plus, avec 3 ou 4 essieux)
HC	Heures creuses
HP	Heures de pointe
KB	Catégorie de moyen de transport selon OOT : minibus (poids de moins de 5 tonnes et longueur de moins de 8 mètres en général)
LPFC	Loi sur la péréquation financière et la compensation des charges (Canton de Berne)
NO	Niveau d'offre
OB	Objectif
OFT	Office fédéral des transports
OH	Ordonnance (fédérale) sur les horaires
OITRV	Ordonnance (fédérale) sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs
OOT	Ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics
OTP	Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne
pc.	Paires de courses (terme équivalent à aller-retour)
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn (entreprise de transport)
RE	RegioExpress (catégorie de train)
RER	Réseau express régional (équivalent à S-Bahn en allemand)
RKBM	Conférence régionale Bern – Mittelland
RSB	Recueil systématique de la législation bernoise
SACR	Stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale
SB	Catégorie de moyen de transport selon OOT : bus standard et midibus (longueur de 8 à 12 mètres en général)
SL	Catégorie de moyen de transport selon OOT : téléphérique et funiculaire
SOR	Schéma d'offre régional
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
VB-TPB	Verkehrsbetriebe Biel – Transports publics biennois (entreprise de transport)

1. Introduction

1.1 Situation initiale et mandat

La planification de l'offre de transports publics s'effectue à plusieurs niveaux et en collaboration avec différents acteurs. Ce travail de concertation permet l'élaboration en premier lieu des schémas d'offre régionaux (SOR), qui, une fois consolidés par l'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP), débouchent sur le schéma d'offre cantonal, puis sur l'arrêté sur l'offre, qui est adopté par le Grand Conseil. Grâce à cette démarche qui est complétée par des planifications à long terme, des exploitations pilotes et des prestations complémentaires, l'offre de transports publics est constamment améliorée.

Ces documents sont valables en général pour quatre ans. L'arrêté sur l'offre 2022-2025 a été adopté par le Grand Conseil en mars 2021 et, en mars 2024, prolongé d'une année jusqu'à fin 2026. Le motif de ce prolongement est la prise en compte de la modification de la procédure fédérale. La prochaine période d'offre correspond aux années d'horaires 2027 à 2030. Les échéances d'élaboration prévoient la transmission des schémas d'offre régionaux à l'OTP en février 2025 pour l'adoption de l'arrêté sur l'offre 2027-2030 par le Grand Conseil en mars 2026.

1.2 But et teneur du SOR

Le schéma d'offre régional (SOR) contient les définitions de l'offre de transports publics locaux et régionaux concernés par la CRT1, sachant que la responsabilité de planification des RER incombe à l'Office cantonal des transports publics. Il détaille en particulier les mesures souhaitées d'évolution de l'offre de transports publics aux niveaux régional et local.

La mission fondamentale du SOR est de prioriser les mesures d'amélioration qui présentent le plus grand bénéfice écologique et économique, tout en étant en accord avec le développement urbain et les objectifs de la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU).

Les mesures proposées doivent présenter un bon rapport coût-utilité et une compatibilité ascendante avec les offres envisagées à moyen et à long terme. Il est en outre attendu du SOR qu'il prenne en compte les aspects suivants :

- Réexamen des lignes n'atteignant pas les exigences minimales en matière de taux de couverture des coûts ou de demande, définies aux articles 10 et 11 de l'ordonnance sur l'offre de transports publics et élaboration de propositions d'amélioration¹ ;
- Fourniture de la preuve que les améliorations prévues de l'offre permettent d'atteindre les valeurs-cibles définies dans l'ordonnance sur l'offre de transports publics ;
- Mise en œuvre des contenus de la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU), en mettant particulièrement l'accent sur la coordination entre le développement urbain et le développement des transports publics.

Interaction entre les instruments de planification CRTU et SOR

Les Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) permettent de lier les réflexions à moyen et long terme sur les transports et l'urbanisation dans une planification unique au niveau régional. Ce sont des instruments de pilotage qui sont élaborés conformément à la stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale (SACR) et qui doivent être revus tous les 4 ans.

En tant que *plan directeur régional*, elles formulent des directives contraignantes pour les plans d'aménagement locaux des communes. En matière de transports publics, elles se concentrent sur les objectifs à long terme, en mettant l'accent sur le développement urbain souhaité et en abordant des questions stratégiques telles que l'amélioration de la qualité des transports publics et les besoins en infrastructures à long terme.

¹ En raison des conséquences de la pandémie de coronavirus, il n'est pas judicieux de procéder à un contrôle détaillé des résultats sur la base de l'année 2022, en particulier pour les offres ayant été remaniées ou révisées pour la période de l'arrêté sur l'offre 2022-2025.

Le SOR, quant à lui, s'appuie sur la CRTU et décrit les offres de transports publics à court et moyen terme pour chaque période de quatre ans. Il détaille les ajustements nécessaires pour améliorer de manière ciblée et efficace l'offre de transports publics, notamment en proposant des extensions et des ajustements aux horaires et aux fréquences de service existants, parfois nécessaires suite à la réalisation d'infrastructures planifiées dans le cadre de la CRTU.

1.3 Procédure et élaboration du SOR

L'élaboration des requêtes d'adaptation de l'offre en transports publics de la CRT1 à l'intention du schéma d'offre cantonal TP 2027 – 2030, repose sur :

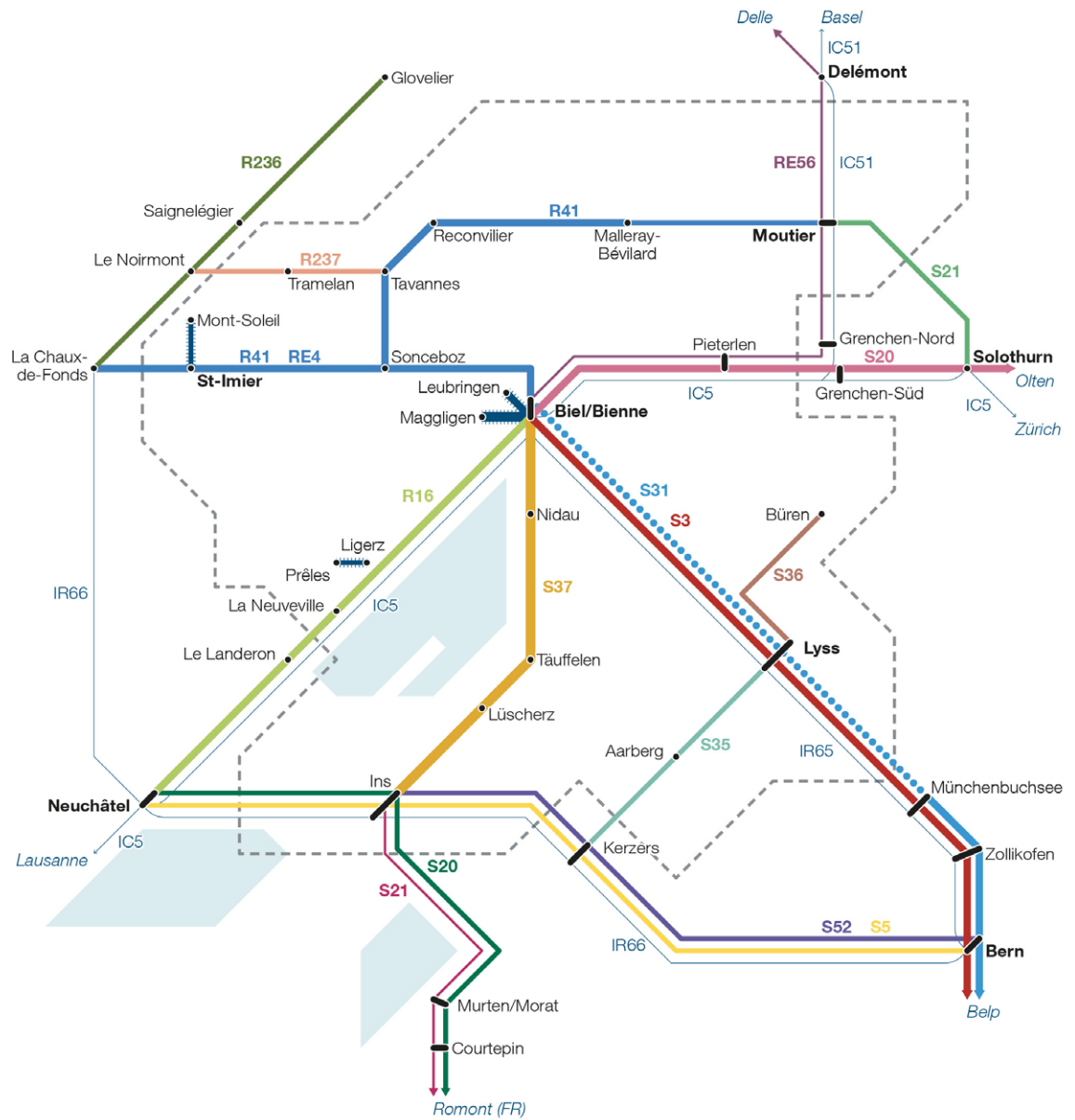
- les mesures du schéma d'offre régional 2022 – 2025 validées dans le schéma d'offre cantonal mais qui n'auraient pas encore été mises en œuvre ;
- les mesures définies par les études de planification de l'offre de transports publics menées par la CRT1 ;
- les requêtes découlant de la mise en œuvre de mesures définies dans des planifications de rang supérieur ;
- l'évaluation de l'efficacité selon l'OOT, c'est-à-dire l'examen général des lignes qui ne répondent pas aux exigences minimales selon les articles 10 et 11 OOT, sans toutefois procéder à un contrôle détaillé en raison des impacts de la pandémie de coronavirus ;
- les requêtes complémentaires concernant des souhaits d'offre ou suggestions d'amélioration soumises par les communes et les entreprises de transport par le biais d'un questionnaire.

Toutes les requêtes de ce schéma d'offre régional 2027 – 2030 de la CRT1 ont été vérifiées et discutées par le groupe d'accompagnement (comité de la CRT1). Leur contenu a été précisé dans la mesure du possible lorsque nécessaire.

Afin de répondre aux objectifs décrits et s'inscrire dans la procédure ci-dessus, ce SOR comporte les parties suivantes, chacune représentant un chapitre de ce rapport :

- Chapitre 2 : **Bilan de mise en œuvre** des mesures du SOR 2022-2025 et **évaluation de l'efficacité** des offres de transports publics en 2022 ;
- Chapitre 4 : **Propositions priorisées d'évolution de l'offre en transports publics à l'attention du canton pour la période 2027-2030**. L'essentiel des propositions ont été élaborées et évaluées dans des études à une échelle subrégionale de planification de l'offre TP. Elles sont répertoriées dans le chapitre 3 ;
- Chapitre 5 : la **vision 2040** vise à renforcer la coordination entre le SOR, en tant qu'instrument de planification à court et moyen terme et d'autres planifications à moyen et long terme, telle la CRTU.

Le réseau et l'offre de transports publics dont il est question dans ce SOR, sont représentées aux figures 3 et 4 ci-après.



Légende :	
Niveau d'offre :	— trains grandes lignes
— 1 (4-15 paires de courses par jour)	 funiculaires
— 2 (16-25 paires de courses par jour)	----- périmètre de la CTR1
— 3 (26-39 paires de courses par jour)	
— 4 (≥40 paires de courses par jour)	
..... cercle ponctuellement	

2309_230-f02-pam-Trains-FR - 10.01.25

Figure 1 – Offre ferroviaire actuelle

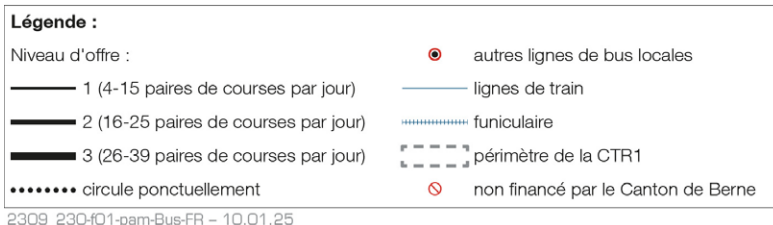


Figure 2 – Offre bus actuelle

1.4 Coûts des transports publics et contributions

Les coûts des transports publics sont déterminés par les entreprises de transport et sont directement en relation avec le moyen de transport, l'intensité de l'offre et sa productivité, en tant que ligne individuelle mais également en tant que partie d'un réseau plus global. Dans la mesure du possible et en fonction de l'utilité, les coûts des lignes sont évalués avec une précision opportune par les études de planification de l'offre en transports publics.

Les revenus sont essentiellement constitués par les recettes tarifaires des clients voyageant sur les lignes. En raison des différentes modalités tarifaires (communauté tarifaire Libero ou service direct relevant de l'organisation de branche Alliance Swissspass en particulier), les revenus ne sont pas directement en relation avec la fréquentation mais sont le résultat de plusieurs clés de répartition.

Les indemnités sont la part des coûts non couverts par les revenus à charge des autorités publiques. Dans le canton de Berne, la part des communes est calculée conformément à l'article 29 de la loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1). Les parts sont fixées en fonction :

- de l'offre de transports publics (par le biais de « points TP ») de la commune par rapport à l'offre de l'ensemble des communes (à raison de deux tiers) ;
- du nombre d'habitant-e-s de la commune par rapport au nombre total d'habitant-e-s de toutes les communes (à raison d'un tiers).

Le calcul des « points TP » nécessite une évaluation détaillée de l'offre de transports, de manière bien plus précise que ne le fait le schéma d'offre régional. S'agissant d'une péréquation financière, le calcul doit en outre être effectué pour toutes les communes du Canton. Il n'est donc réalisable de manière fiable qu'à partir des données d'horaire.

Il n'est dès lors pas possible d'effectuer un calcul des indemnités par commune ou des « points TP » dans le cadre du SOR. Les coûts et par conséquent les indemnités sont néanmoins intégrés dans les réflexions à deux niveaux :

- les études de planification de l'offre TP conduites par la CRT1 évaluent les coûts futurs sur la base des méthodes et des coûts actuels lorsque l'offre est étendue de manière significative et que l'on peut s'attendre à une augmentation des coûts. Les données se trouvent dans les rapports respectifs des études de planification de l'offre TP ;
- dans les autres propositions élaborées par la CRT1, conformément aux objectifs fixés aux SOR, une meilleure efficacité de l'offre de transports publics est visée sans modification significative du niveau d'offre. Une variation significative des coûts n'est alors pas attendue.

Les offres étudiées dans le cadre de planifications supérieures, en particulier les lignes ferroviaires, sont reprises par le SOR conformément à la procédure sans approfondissements des coûts de l'offre TP.

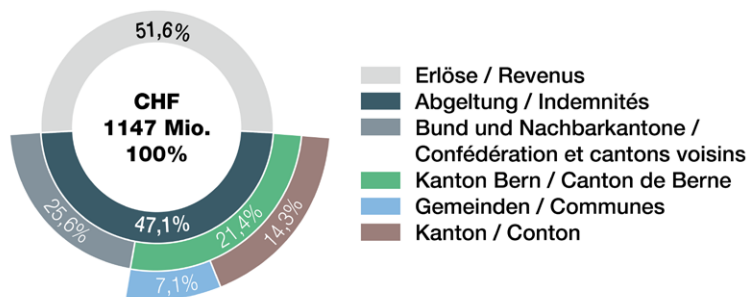


Figure 3 - Coûts, recettes et indemnités des lignes de transports publics locaux et régionaux commandées par le canton de Berne (offres 2023). Source: canton de Berne

1.5 Consultation publique

La consultation publique du SOR 2027-2030 a eu lieu du 13 août au 31 octobre 2024. Les communes, les entreprises de transport, les associations professionnelles et les particuliers étaient invités à commenter le projet de SOR. Les résultats de la consultation sont documentés dans le rapport de participation. Sur la base des résultats de la consultation, le SOR 2027-2030 a été adapté avant d'être soumis à l'assemblée des délégués de la CRT1 pour adoption.

2. Evaluation de l'efficacité 2022–2025

2.1 Bilan des requêtes réalisées et non réalisées

Le schéma d'offre régional 2022 – 2025 de la CRT1 comprend 54 propositions qui ont été soumises à l'OTP pour prise en considération dans le schéma d'offre cantonal 2022 – 2025. Sur ce total, 34 propositions ont été inscrites ou partiellement inscrites dans le schéma d'offre cantonal 2022 – 2025 (propositions appartenant aux groupes A et B dans le tableau récapitulatif ci-après).

Toutes les propositions validées ou partiellement validées dans le schéma d'offre cantonal 2022-2025 seront réalisées au plus tard jusqu'à l'horizon 2025, hormis la requête partiellement validée concernant le prolongement de la ligne 30.871 Messen – Waltwil vers Wengi. Ce prolongement est conditionné à la vérification de sa faisabilité du point de vue de l'exploitation, qui est actuellement toujours en cours d'étude.

Il n'y a donc aucune proposition non réalisée issue du SOR 2022-2025 qui doit être de nouveau analysée pour le SOR 2027-2030.

Groupes		Nombre de propositions
A	Proposition réalisée ou dont la réalisation est prévue (validée par le schéma d'offre cantonal 2022-2025)	27
B	Proposition qui est ou sera partiellement réalisée (validée partiellement par le schéma d'offre cantonal 2022–2025)	7
C	Proposition qui n'est et ne sera pas réalisée (non inscrite au schéma d'offre cantonal 2022–2025)	18
D	Ne concerne pas le schéma d'offre régional (p. ex. demandes relevant d'infrastructure)	2
F	Proposition en attente, requêtes liées à des planifications de rang supérieur ou externes (p. ex. responsabilité des cantons voisins en matière de planification)	-

Le détail des requêtes du SOR 2022 – 2025 et leur bilan sont présentés à l'annexe 1.

2.2 Utilisation et taux de couverture des coûts des lignes TP

Pour évaluer l'efficacité de la gestion des transports publics et l'opportunité des prestations proposées, l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (OOT) impose, dans ses articles 10 et suivants, des indications d'objectifs et des exigences minimales concernant le taux d'utilisation ainsi que le taux de couverture des coûts. Ces valeurs dépendent du moyen de transport de la ligne ainsi que du niveau d'offre.

L'évaluation est réalisée pour l'année 2022 ainsi que pour l'évolution entre 2018 et 2022. Les tableaux-horaires, numéros de ligne et description de parcours correspondent à ceux en vigueur en 2022. Les modifications de parcours intervenues entre 2018 et 2022 ne sont pas explicitement mentionnées dans les tableaux et ne participent pas directement au contrôle d'efficacité. En outre, en raison des conséquences de la pandémie de coronavirus, on renonce à un contrôle approfondi des résultats, en particulier des offres ayant été remaniées ou révisées pour la période de l'arrêté sur l'offre 2022-2025.

2.2.1 Définitions

Niveau d'offre (art. 5 OOT)

Le niveau d'offre est décrit par le nombre d'allers-retours, ou paires de course, pour un jour ouvré type sur la section de ligne avec le plus grand nombre de courses.

Niveaux d'offre (NO)	Description	Nombre de paires de courses par jour ouvré		Cadence
		Mini.	Maxi.	
1	Garantie d'une mobilité minimale dans les zones à faible densité de population	4	15	Moins dense que cadence horaire ou forme d'exploitation alternative
2	Cadence horaire sur les axes de liaison régionaux traversant des zones à densité de population moyenne	16	25	Cadence horaire approximative
3	Cadence semi-horaire pour les liaisons régionales dans les couloirs à forte densité de population et dans les pôles urbains	26	39	Cadence semi-horaire approximative
4	Cadence semi-horaire au minimum dans les agglomérations étendues à forte concentration de population et d'emplois	40	ouvert	Plus dense que cadence semi-horaire

Dans l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics, le niveau d'offre 4 est subdivisé en 3 échelons pour les lignes du trafic local des villes importantes, soit Bienne pour la CRT1 :

- Echelon A : lignes proposant moins de 60 allers-retours par jour ouvrable ; ce sont en général des lignes tangentielles et des lignes de quartier ;
- Echelon B : lignes proposant 60 à 120 allers-retours par jour ouvrable ; ce sont en général des lignes radiales desservant les centres ;
- Echelon C : lignes proposant plus de 120 allers-retours par jour ouvrable ; ce sont en général des lignes radiales desservant les centres.

Toutes les lignes locales de Bienne (22.001 à 22.012) ont un niveau d'offre effectif équivalent ou inférieur au niveau maximum défini dans l'arrêté sur l'offre des transports publics 2022-2025. Les échelons n'impactent pas l'évaluation de l'efficacité et la priorisation des propositions et ne sont pas repris dans le présent rapport.

Critère de taux d'utilisation (UTIL) (art. 10 et 11 OOT)

Taux d'utilisation moyen de l'offre en personnes par course sur le tronçon le plus fréquenté d'une ligne, en fonction du niveau d'offre et du mode de transport.

Niveau d'offre	Minibus (KB)		Midibus, bus standard (SB), téléphérique et funiculaire (SL)		Bus articulé et mégabus (GB)		Train à voie étroite et tram B(S)		Train à voie normale B(N)	
	OB	EM	OB	EM	OB	EM	OB	EM	OB	EM
1	3	2	6	4	8	5	20	12	25	15
2	5	3	10	6	15	9	25	15	35	20
3	6	4	13	8	20	12	30	20	50	30
4	8	5	16	10	25	15	40	25	60	40
Valeur : nombre moyen de personnes par course					OB : Objectif			EM : Exigence minimale		

Critère de taux de couverture des coûts (TCC) (art. 10 et 11 OOT)

Part en pourcentage des recettes par rapport aux dépenses par ligne. Pour les lignes de nuit une exigence minimale de 10% s'applique.

Niveau d'offre	Minibus		Tous les autres moyens de transport	
	OB	EM	OB	EM
1	25 %	15 %	35 %	20 %
2	30 %	15 %	40 %	20 %
3	35 %	20 %	45 %	25 %
4	40 %	25 %	50 %	30 %
Valeur : taux de couverture des coûts		OB : Objectif		EM : Exigence minimale

2.2.2 Evaluation de l'efficacité 2022 et évolutions entre 2018 et 2022

Légende des tableaux suivants :

Nb paires de courses :

Augmentation entre 2018 et 2022

Diminution entre 2018 et 2022

Evaluation efficacité :

● Objectif atteint

■ Exigence minimale atteinte

◆ Exigence minimale non atteinte

Evolution efficacité :

➤ Amélioration

➤ Détérioration

Lignes du transport régional ferroviaire (y.c. RER Berne)

Tableau horaire ■ Voir commentaire	Ligne	Parcours	Nb paires de courses		Niveau offre		Evaluation efficacité 2022		Evolution efficacité 2018-2022	
			2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC
210 ■	R	Neuchâtel - Biel/Bienne	26.5	28.0	3	3	■	●		➤
225 ■	RE4	Biel/Bienne - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds	7.5	15.0	1	1	●	●		
225/226 ■	R41	Biel/Bienne - La Chaux-de-Fonds / Moutier	24.0	24.0	2	2	●	■		
230 ■	RE56	Biel/Bienne - Moutier - Delémont	18.5	18.0	2	2	●	●		
236 ■	R	La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont - Saignelégier - Glovelier	19.5	22.0	2	2	■	■		➤
237 ■	R	Le Noirmont - Tavannes	28.0	28.0	3	3	◆	◆		➤
255 ■	S20	Fribourg - Murten - Ins - Neuchâtel	33.0	17.0	3	2	●	●		
255 ■	S21	Fribourg - Murten - Ins	-	21.0	n.c.	2	●	■	n.c.	n.c.
290	R	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	55.0	56.0	4	4	■	■		
291 ■	R	Kerzers - Lyss	19.0	19.0	2	2	●	■		
291	R	Lyss - Büren an der Aare	25.0	25.0	2	2	■	■		
303 ■	S3	Biel/Bienne - Bern	68.5	38.5	4	3	●	●		
303 ■	S31	Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne]	-	30.0	n.c.	3	●	●	n.c.	n.c.
305 ■	S5	Bern - Neuchâtel / - Murten	35.0	19.5	3	2	●	●		
305 ■	S52	Bern - Kerzers [- Neuchâtel]	-	19.0	n.c.	2	●	■	n.c.	n.c.
410 ■	S20	Biel/Bienne - Solothurn - Olten	38.0	58.0	3	4	■	●		➤
411 ■	S21	Solothurn - Moutier	21.0	19.5	2	2	■	■		

Commentaires :

- encadré : en 2018, les lignes S20/S21 Fribourg-Ins/Neuchâtel, S3/S31 et S5/S52 étaient évaluées ensemble.
- les lignes de train 210, 225, 225/226, 230, 237, 291 Kerzers – Lyss, 305 S5 desservent minoritairement un autre canton
- les lignes de train 236, 255, 410 et 411 desservent majoritairement un autre canton
- les lignes de train 303 et 305 desservent également la région Bern-Mittelland, souvent majoritairement

Funiculaires

Tableau horaire	Ligne	Parcours	Nb paires de courses		Niveau offre		Evaluation efficacité 2022		Evolution efficacité 2018-2022	
			2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC
2016		Ligerz – Prêles/Tessenberg (Vinifuni)	17.5	25.0	2	2	■	■	↘	
2020		Saint-Imier - Mont-Soleil	29.0	28.0	3	3	◆	◆		
2022		Biel/Bienne - Magglingen/Macolin	65.0	65.0	4	4	◆	■		↘
2023		Biel/Bienne-Evilard/Leubringen	101.0	101.0	4	4	◆	■		

Lignes du transport régional routier

Tableau horaire ■ Voir commentaire	Ligne	Parcours	Nb paires de courses		Niveau offre		Evaluation efficacité 2022		Evolution efficacité 2018-2022	
			2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC
20.535	535	Ins - Cudrefin - Avenches	13.0	12.0	1	1	●	■		
20.546	546	Murten - Courlevon - Courtepin	n.c.	5.0	n.c.	1	●	◆	n.c.	n.c.
21.008	8	Charmoille - Delémont - Moutier	23.0	54.0	2	4	◆	◆	↘	↘
21.021	21	Moutier - Souboz - Bellelay	14.0	11.0	1	1	●	■		↗
21.022	22	Moutier - Belprahon (- Corcelles BE)	11.0	11.0	1	1	◆	◆		
21.032	32	Tramelan - Saignelégier - Goumois	6.0	5.0	1	1	●	◆		
21.033	33	Tramelan - Glovelier - Bassecourt	12.0	12.0	1	1	●	◆		
21.041	41	Tavannes - Reconvilier – Bellelay - Lajoux JU - Les Genevez	10.0	13.0	1	1	■	■		
21.132	132	La Neuveville - Le Landeron - Plateau de Diesse	19.0	18.5	2	2	■	■		
22.070	70	Biel/Bienne - Orvin - Les Prés-d'Orvin	14.5	16.0	1	2	●	■		↘
22.071	71	Biel/Bienne - Vauffelin, bif sur Plagne - Romont	11.0	12.0	1	1	●	◆		↘
22.072	72	Biel/Bienne – Meinisberg	37.0	42.5	3	4	●	●		
22.073	73	Pieterlen – Bözingen/Boujean – Reuchenette-Péry	15.0	15.0	1	1	■	◆	↘	↘
22.074	74	Biel/Bienne – Brugg BE – Studen BE – Lyss	32.5	45.0	3	4	■	●		
22.075	75	Biel/Bienne – Brugg BE – Schwadernau – Orpund	15.0	18.0	1	2	●	■		
22.086	86	Biel/Bienne - Bellmund - Aarberg	20.0	20.0	2	2	●	●		
22.087	87	Biel/Bienne - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel/Bienne	14.0	14.0	1	1	●	■		
22.131	131	Tramelan - St-Imier	8.0	12.0	1	1	●	■		
30.100	100	Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg	31.0	31.0	3	3	●	●		
30.105	105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	20.5	19.5	2	2	●	●		↗
30.361	361	Aarberg - Aarberg Spital - Lyss	19.0	19.0	2	2	●	●		
30.362	362	Lyss - Schnottwil	15.0	15.0	1	1	●	■		
30.363	363	Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden	16.0	15.5	2	1	●	◆	↗	↘
30.365	365	Aarberg - Seedorf	17.5	17.5	2	2	◆	■		
30.369	369	Bellmund - Jens - Lyss	n.c.	7.0	n.c.	1	●	◆	n.c.	n.c.
30.521	521-524	Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach	33.0	33.0	3	3	■	●		↗

Lignes du transport régional routier (suite)

Tableau horaire ■ Voir commen- taire	Ligne	Parcours	Nb paires de cours		Niveau offre		Evaluation efficacité 2022		Evolution efficacité 2018-2022	
			2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC
30.525	525	Erlach - Vinelz - Lüscherz	15.5	15.0	1	1	♦	■	↘	
30.526	526	Erlach - Gals - Le Landeron	12.0	12.0	1	1	■	♦		↘
30.527	527	Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)	5.0	5.0	1	1	●	■		
30.898	898	Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.	25.0	25.0	2	2	●	■		↘
40.008	8	Büren an der Aare - Solothurn	25.0	25.0	2	2	●	■		↘
40.033	33	Grenchen - Arch - Büren a.A.	15.0	16.0	2	2	●	■		↘
40.034	34	Grenchen - Lengnau - Pieterlen - Biel/Bienne	31.0	33.0	3	3	♦	■		

Commentaires :

- les lignes 20.535, 20.546, 21.008, 21.032 et 21.033 desservent majoritairement un autre canton
- les lignes 30.100 et 30.105 desservent majoritairement la région Bern-Mittelland

Lignes du transport local routier

Tableau horaire	Ligne	Parcours	Nb paires de cours		Niveau offre		Evaluation efficacité 2022		Evolution efficacité 2018-2022	
			2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC
21.020		TUM Transports Urbains Moutier	41.0	13.0	4	2	♦	♦		
22.001	1	Löhre - Biel Bahnhof - Stadien	112.5	113.5	4	4	●	■		↘
22.002	2	Brügg - Biel Bahnhof - Orpundplatz	68.0	102.0	4	4	♦	●	↘	
22.003	3	Möslacker - Biel Bahnhof- Vorhölzli		70.0	n.c.	4	■	■	n.c.	n.c.
22.004	4	Nidau Beunden - Biel Bahnhof - Vorhölzli	112.5	69.0	4	4	■	■	↘	
22.005	5	Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	68.5	67.5	4	4	■	■		
22.006	6	Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	68.0	73.0	4	4	■	■		
22.008	8	Klinik Linde - Biel Bahnhof - Fuchsenried	68.0	73.0	4	4	■	■		↘
22.009	9	Schiffändte - Biel Bahnhof - Schulen Linde	68.0	68.0	4	4	♦	■		
22.011	11	Bahnhof Biel - Magglingenbahn - Rebenweg	42.5	35.0	4	3	♦	♦		
22.012	12	Brügg BE - Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean	10.0	10.0	1	1	●	■		
22.123	123	Villeret - St-Imier, Gare - St-Imier, Hôpital	2.0	14.0	1	1	●	■		
30.367	367	Ortsbus Lyss Schlaufe Dreihübel	32.0	33.0	3	3	♦	♦		↘
30.368	368	Ortsbus Lyss Schlaufe Kornweg	31.0	31.0	3	3	♦	♦		

Lignes de l'offre nocturne

Tableau horaire ■ Voir commun-taire	Ligne	Parcours	Nb paires de courses		Niveau offre		Evaluation efficacité 2022		Evolution efficacité 2018-2022	
			2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC
21.156		Mobinight La Chaux-de-Fonds – Sonceboz-Sombeval		1.0	n.c.	1	n.c.	♦	n.c.	n.c.
21.821	N21	Tavannes - Saignelégier		3.5	n.c.	1	n.c.	■	n.c.	n.c.
21.822	N22	Saignelégier - La Chaux-de-Fonds		3.0	n.c.	1	n.c.	■	n.c.	n.c.
22.910	M10	Bern - Schüpfen - Lyss - Biel		4.5	n.c.	1	●	■	n.c.	n.c.
22.930	M30	Biel - Pieterlen - Grenchen - Solothurn		2.0	n.c.	1	●	●	n.c.	n.c.
22.931	M31	Biel - Tavannes - Moutier - Delémont		2.0	n.c.	1	n.c.	■	n.c.	n.c.
22.932	M32	Biel - Ipsach - Täuffelen - Erlach		1.0	n.c.	1	●	■	n.c.	n.c.
22.933	M33	Biel - Twann - La Neuveville		1.0	n.c.	1	■	■	n.c.	n.c.
22.934	M34	Biel - Meisberg - Büren - Lyss / Arch		1.0	n.c.	1	●	■	n.c.	n.c.
22.935	M35	Biel - Port - Bellmund - Jens - Kappelen - Aarberg - Lyss		2.0	n.c.	1	●	■	n.c.	n.c.
30.922 ■	M22	Bern - Gümnen - Murten - Kerzers - Ins (- Sugiez)		1.0	n.c.	1	●	■	n.c.	n.c.
40.951 ■	M51	Solothurn - Oberdorf - Grenchen - Lüsslingen - Solothurn		1.0	n.c.	1	●	■	n.c.	n.c.

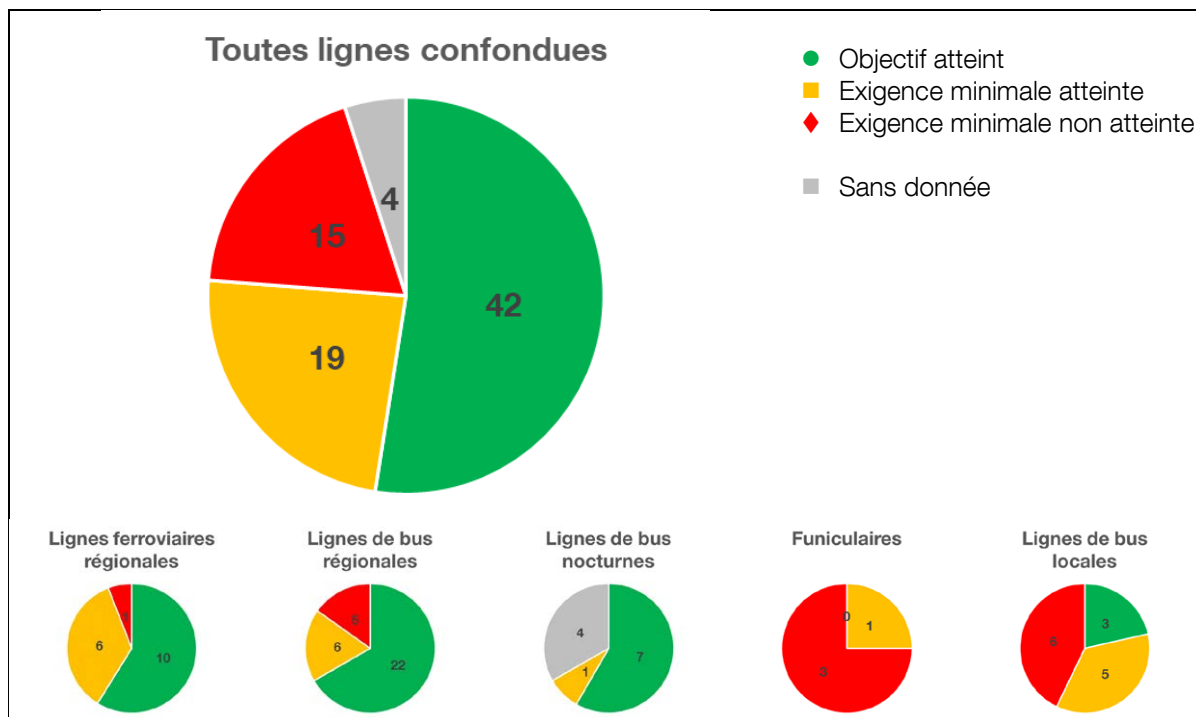
Commentaires :

- Les lignes nocturnes (Moonliner) ont été intégrées dans l'offre de base au changement d'horaire 2022, raison pour laquelle il n'y a pas de comparaison systématique avec la période précédente. L'évaluation d'efficacité (annexe 2) est dans l'ensemble satisfaisant. Concernant les taux d'utilisation, les objectifs sont en majorité atteints tandis que pour le taux de couverture des coûts, les exigences minimales sont atteintes dans la majorité des cas
- la ligne 40.951 dessert majoritairement un autre canton
- la ligne 30.922 dessert majoritairement la région Bern-Mittelland

L'annexe 2 présente les valeurs détaillées des taux d'utilisation et de couverture des coûts selon l'OOT.

2.2.3 Appréciation de l'évolution du taux d'utilisation 2018–2022

Atteinte de l'objectif – bilan global



L'objectif de taux d'utilisation est atteint par plus de 50% des 80 lignes de la CRT1, tous moyens de transport confondus. Moins de 20% des lignes, soit 15, n'atteignent pas l'exigence minimale.

Les lignes ferroviaires régionales ainsi que les bus régionaux et nocturnes présentent les parts les plus élevées de lignes avec des objectifs atteints. A l'inverse, les lignes de bus locales et surtout les funiculaires ont les parts les plus élevées de lignes avec les exigences minimales non atteintes.

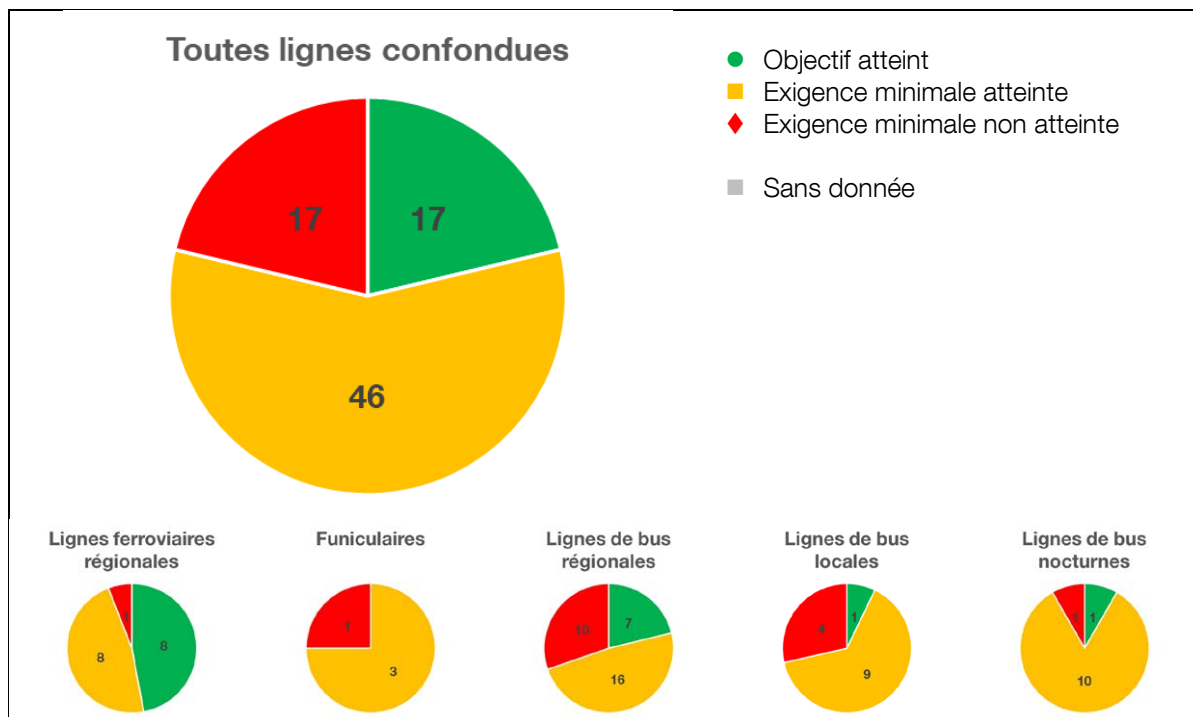
Les lignes de bus nocturnes sont évaluées pour la première fois. Elles atteignent en majorité l'objectif de taux d'utilisation. A relever également que l'exigence minimale pour le taux de couverture des coûts est atteinte, sauf pour une ligne.

Exigence minimale non atteinte – commentaire par ligne

- Des lignes ferroviaires, seule la ligne 237 Le Noirmont - Tavannes présente un niveau d'exigence minimale juste non atteint (8% en dessous). Ce critère s'est dégradé depuis le dernier contrôle ;
- Cinq lignes de bus régionales n'atteignent pas l'exigence minimale. Il s'agit des lignes 21.008, 21.022, 30.365, 30.525 et 40.034. La ligne 30.525 n'atteint juste pas l'exigence minimale (3% en dessous). Les lignes 21.008 et 30.525 ont vu ce critère se dégrader par rapport au dernier contrôle, qui, dans le cas de la ligne 21.008, correspond à une importante modification d'offre, le niveau d'offre passant de 2 à 4, relevant également les seuils de l'exigence minimale et d'objectif ;
- Trois des quatre lignes de funiculaires n'atteignent pas les exigences minimales. Il s'agit des mêmes lignes que lors du précédent contrôle d'efficacité (2020, 2022 et 2023) ;
- Le transport urbain de Moutier, les deux lignes du bus local de Lyss ainsi que les lignes 2, 9 et 11 des transports urbains biennois n'atteignent pas l'exigence minimale. La ligne 2 à Bienne est la seule de ces lignes dont le critère s'est dégradé depuis le dernier contrôle.

Des quinze lignes n'atteignant pas l'exigence minimale, onze ne l'atteignaient déjà pas en 2018. Parmi les quatre lignes pour lesquelles le taux d'utilisation s'est dégradé depuis 2018, trois n'atteignaient juste pas l'exigence minimale déjà à l'époque (entre 3% et 8% en dessous). **Considérant les conséquences de la pandémie de coronavirus sur la fréquentation en 2022, il peut être considéré que la situation dans le périmètre de la CRT1 est plutôt stable depuis 2018.**

2.2.4 Appréciation de l'évolution du taux de couverture des coûts 2018–2022



60% des lignes ont un taux de couverture situé, en 2022, entre l'exigence minimale et l'objectif. Par ailleurs, environ 20% des lignes dépassent l'objectif du taux de couverture et 20% également n'atteignent pas l'exigence minimale.

Par rapport à 2018, la situation toutes lignes confondues s'est légèrement dégradée ; le nombre de lignes atteignant l'objectif étant en repli de quatre et celui des lignes entre l'exigence minimale et l'objectif diminue de deux. En conséquence, le nombre de lignes n'atteignant pas l'exigence minimale augmente de six en 2022 par rapport à 2018. En 2023 déjà, au moins cinq lignes n'atteignant pas l'exigence minimale amélioreraient ce critère, rétablissant une situation proche de 2018. En raison des conséquences de la pandémie de coronavirus sur le taux de couverture des coûts en 2022, il a été décidé de renoncer à une analyse complète détaillée par lignes ou moyens de transport.

Exigence minimale non atteinte – commentaires

Sur les 17 lignes n'atteignant pas l'exigence minimale en 2022 :

- sept lignes ont vu leur évaluation se détériorer entre 2018 et 2022. Il s'agit des lignes 237, 21.008, 22.071, 22.073, 30.363, 30.526 et 30.367. Neuf autres lignes n'atteignaient déjà pas l'exigence minimale en 2017 ;
- seulement quatre lignes ont vu leur évaluation se détériorer entre 2018 et 2023. Il s'agit des lignes 21.008, 22.071, 30.363 et 30.367. Trois lignes ont connu une amélioration entre 2022 et 2023, soit les lignes 237, 22.073 et 30.536 ;
- neuf lignes ont un taux de couverture proche de l'exigence minimale en 2022. Il s'agit des lignes 237, 20.546, 22.073, 30.363, 30.526, 30.367, 30.368. Cinq de ces lignes atteignaient l'exigence minimale en 2023.

Exigence minimale non atteinte pour les deux critères du taux d'utilisation et du taux de couverture des coûts

En 2022, sept lignes n'atteignent pas l'exigence minimale pour les deux critères du taux d'utilisation et du taux de couverture des coûts. Il est proposé de considérer ces lignes au moins comme opportunes au sens de l'OOT avec les commentaires suivants :

- l'évaluation du taux de couverture des coûts de trois lignes s'améliore en 2023 et atteint ainsi l'exigence minimale (lignes 237, 22.011 et 30.368) ;
- à Lyss, l'exploitation d'une zone pilote de transport à la demande (Mobility On Demand) est en cours d'examen. Elle pourrait remplacer tout ou partie des lignes de bus local 30.367 et 30.368 ;
- la proposition de maintien de l'offre sur le funiculaire St-Imier – Mont-Soleil est inscrite au SOR 2027-2030, comme pour le précédent SOR en 2018 ;
- trois lignes desservent Moutier et verront leur situation probablement évoluer durant la période du prochain SOR avec le transfert de la ville au canton du Jura (lignes 21.008, 21.020 et 21.022). Une étude de planification intercantonale des TP est en préparation.

3. Etudes de planification des transports publics

La définition des développements futurs des offres de transports publics est une tâche complexe. Elle nécessite de nombreuses coordinations, entre les transports publics, pour assurer par exemple la bonne qualité des correspondances ou une capacité suffisante des infrastructures, mais également avec d'autres thèmes, notamment l'urbanisation.

Le schéma d'offre régional (SOR) fait la synthèse pour une période de quatre ans des évolutions de l'offre des transports publics régionaux et locaux du périmètre qu'il couvre. Il est complémentaire à d'autres documents de planification qui traiteront des infrastructures de transport nécessaires ou des coordinations transversales. Les propositions d'évolutions d'offre de ce SOR sont tirées d'études locales de concepts d'offre TP qui contiennent la justification et le détail des évolutions de l'offre TP.

Les principales études ayant servi de base à l'élaboration du SOR sont listées ci-après. Elles peuvent être consultées pour des informations plus détaillées sur les évolutions de l'offre TP proposées dans le SOR.

3.1 Stratégies et objectifs transports publics des études de rang supérieur

Développement de l'offre ferroviaire

Le développement de l'offre ferroviaire est traité dans de nombreux documents. Les différents types d'offres ferroviaires (grandes lignes, lignes régionales, RER, marchandises, notamment) sont hautement intégrées et dépendantes de l'infrastructure ferroviaire. La principale référence pour le développement de l'offre ferroviaire à moyen et long terme sur le territoire suisse est le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) piloté par la Confédération, avec ses étapes d'aménagement (EA) 2025 et 2035 et ses concepts d'offre associés. Il fait suite au programme « ZEB – Développement de l'infrastructure ferroviaire », également en cours de réalisation. La CRT1 soutient les objectifs de développement et de renforcement de l'offre ferroviaire Grandes Lignes desservant son territoire ainsi que leur bonne intégration et coordination avec les offres régionales.

Les développements d'infrastructures ferroviaires sont coordonnés avec le plan directeur du canton de Berne et les CRTU Biel-Seeland et du Jura bernois.

Pour **la période du SOR 2027 – 2030**, le projet d'infrastructure ferroviaire ayant un impact sur l'offre est la mise en service de la double voie de Brüttelen Ost, sur la ligne Biel/Bienne – Täuffelen – Ins de l'asm. En effet, la modification des conditions de raccordement au nœud d'Ins impose une adaptation de l'offre sur la ligne Täuffelen – Ins. Pour assurer les correspondances à Ins, il est nécessaire de créer un point de croisement de régulation sous forme de double voie entre Finsterhennen et Brüttelen.

En outre, les travaux de doublement de la voie entre Gléresse et Douanne sur la ligne Bienne – Neuchâtel ont des impacts sur l'offre de transports publics, en raison des modifications provisoires de l'offre ferroviaire régionale qui nécessiteront des services de remplacement par bus. La mise en œuvre de la réorganisation de l'offre régionale par bus prévue est subordonnée à la mise en service de cette infrastructure ferroviaire, aujourd'hui prévue à fin 2029, mais avec des retards possibles.

A moyen-long terme, des développements d'offre ferroviaire sont esquissés dans le concept S-Bahn Bern 2040² et la vision RER Bienne 2045³. Le concept d'offre proposé pour le corridor Berne – Neuchâtel est comparable au concept d'offre actuel. Celui proposé dans le corridor Berne – Bienne envisage notamment :

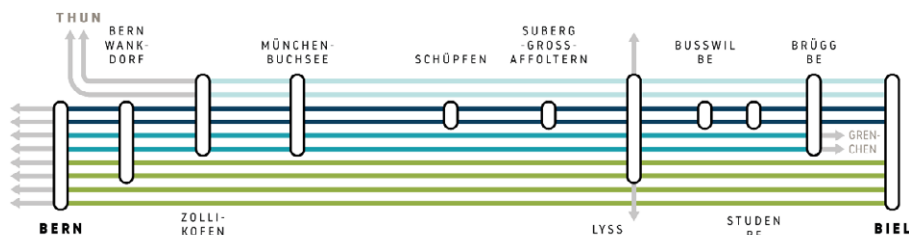
- le renfort d'une offre accélérée de type RE avec, entre Berne et Bienne, deux trains par heure sans arrêt et deux trains par heure avec arrêts à Lyss et Bern Wankdorf ;

² [RER bernois 2040, rapport de synthèse, avril 2022 \(PDF\)](#)

³ [Vision RER Bienne 2045](#) sur le site internet seeland.biel/bienne

- le renfort et la diversification de l'offre de type S-Bahn avec 3 lignes cadencées à 30 minutes, offrant conjointement jusqu'à 6 trains par heure :
 - une ligne Berne – Bienne avec arrêt dans toutes les gares, correspondant à la ligne S3 actuelle ;
 - une nouvelle ligne tangentielle accélérée Berne – Grenchen, direct depuis Brugg sans passer par Bienne
 - une nouvelle ligne tangentielle accélérée Bienne – Münsingen – Thun, direct depuis Zollikofen jusqu'à Ostermündingen sans passer par Berne.

Angebotskonzept 2040



Angebotskonzept 2040

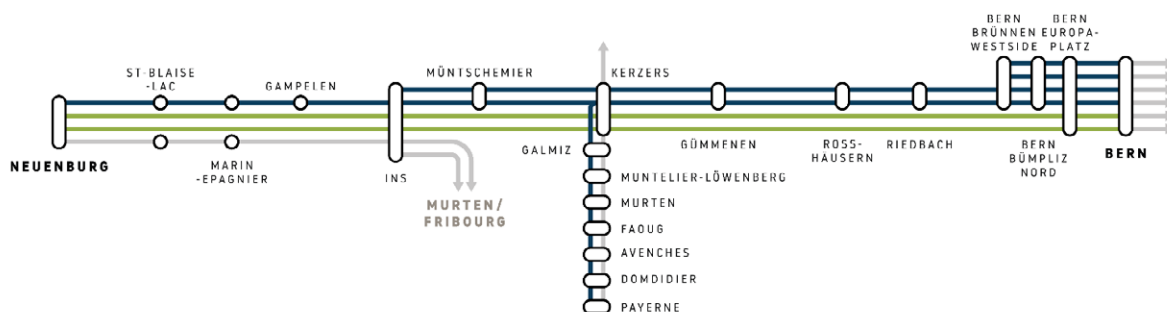


Figure 4 - Concepts d'offre des corridors Berne – Bienne et Berne – Neuchâtel du projet S-Bahn Bern 2040.

La vision pour l'agglomération biennoise, qui doit encore être coordonnée et consolidée avec d'autres démarches, notamment la Perspective RAIL 2050 de la Confédération, envisage notamment :

- l'examen de nouvelles haltes RER à Bienne, soit Altstadt/Vieille Ville, Bernstrasse/Route de Berne, Waldrain, Staden/Stades ;
- le prolongement des lignes régionales Neuchâtel – Biel/Bienne jusqu'à Grenchen Nord et Solothurn – Biel/Bienne jusqu'à Sonceboz-Sombeval ;
- l'augmentation de cadence dans l'agglomération biennoise, entre Biel/Bienne et Ipsach Herdi sur la ligne Biel/Bienne – Täuffelen – Ins, avec un passage jusqu'à toutes les 7,5 minutes.

Des changements sont également attendus sur les lignes 225-226 Biel/Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds / Moutier. Des variantes d'horaires ont été approfondies dans une étude de la CRT1 durant l'année 2021, en tenant compte des correspondances avec les trains Intercity de la ligne du Pied du Jura. La variante retenue prévoit nouvellement deux trains régionaux (R), dont un produit accéléré, sur les deux lignes 225 Biel/Bienne - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds et 226 Biel/Bienne - Sonceboz - Moutier (les deux trains circulent en commun entre Bienne et Sonceboz).

Propositions prioritaires incluses dans le SOR 2027-2030 :

- augmentation des cadences sur la ligne S37 (290) Biel – Täuffelen – Ins

Conception régionale des transports et de l'urbanisation pour le Jura bernois (CRTU 2021)⁴

La CRTU 2021 du Jura bernois prévoit une conception directrice 2035 pour les transports publics avec :

- un maintien de toutes les lignes ;
- une cadence au moins horaire et continue du matin au soir pour tous les arrêts TP du territoire ;
- une cadence semi-horaire et continue pour les centres de niveau 3 ou 4 (voir figure ci-après) ;
- des bonnes correspondances (5-10 minutes d'attente) dans les nœuds.

La structure de l'offre ferroviaire souhaitée est la suivante :

- Un train par heure dessert toutes les gares des lignes Bienne – Moutier, Bienne – La Chaux-de-Fonds, Tavannes – Le Noirmont, Moutier – Soleure ;
- Un deuxième train par heure offre une desserte accélérée, se concentrant sur les centres de niveau 3 et 4, en visant un décalage d'horaire aussi proche que possible de 30 minutes entre les deux trains, comme c'est déjà le cas aujourd'hui par exemple à Saint-Imier, Courtelary, Sonceboz-Sombeval.

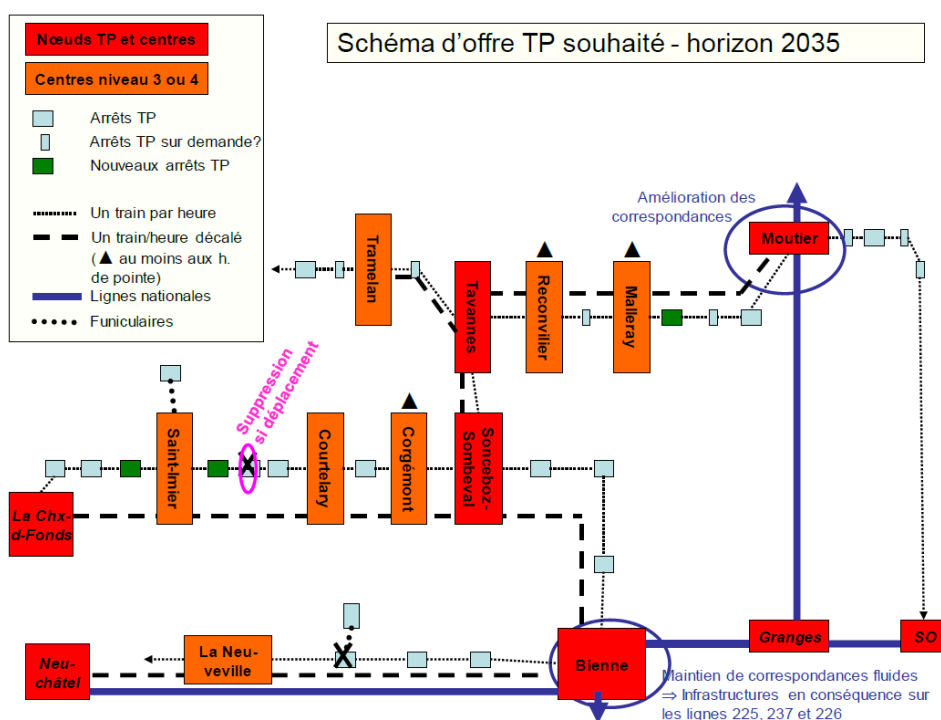


Figure 5 - Schéma d'offre TP souhaité pour le Jura bernois, horizon 2035. Figure extraite de la CRTU pour le Jura bernois 2021

Propositions prioritaires incluses dans le SOR 2027-2030 :

- Aucune requête n'est directement issue de la CRTU 2021.
- Les propositions d'amélioration des cadences entre Tavannes et Tramelan sur la ligne R37 (237) Le Noirmont – Tavannes sont compatibles avec la CRTU 2021.

⁴ [CRTU 2021](#) sur le site internet Jura bernois.Bienne

nécessaires pour supprimer les points faibles existants et atteindre les objectifs de la Vision d'avenir. La base sera pour cela le « concept TP 2035 Bienne et environs », qui traite des réseaux TP (bus et train) urbains et régionaux et sert de base aux futures planifications des offres et des investissements.

En matière de transports publics et de mobilité combinée, le projet d'agglomération de 4^e génération fixe le point fort sur les améliorations suivantes :

- amélioration des liaisons Est-Ouest ;
- garantie des capacités sur le réseau urbain de lignes de bus ;
- renforcement de la priorisation des bus ;
- amélioration de la desserte en TP du territoire ;
- extension de l'offre Bike+Ride et Bikesharing ;
- réduction de l'impact sur l'environnement.

Les améliorations suivantes doivent être envisagées à plus long terme :

- interfaces multimodales de transport (Mobility Hubs)
- Bienne – Ipsach (augmentation de cadence sur la ligne ferroviaire)
- Bienne – La Chaux-de-Fonds (amélioration de l'infrastructure ferroviaire).

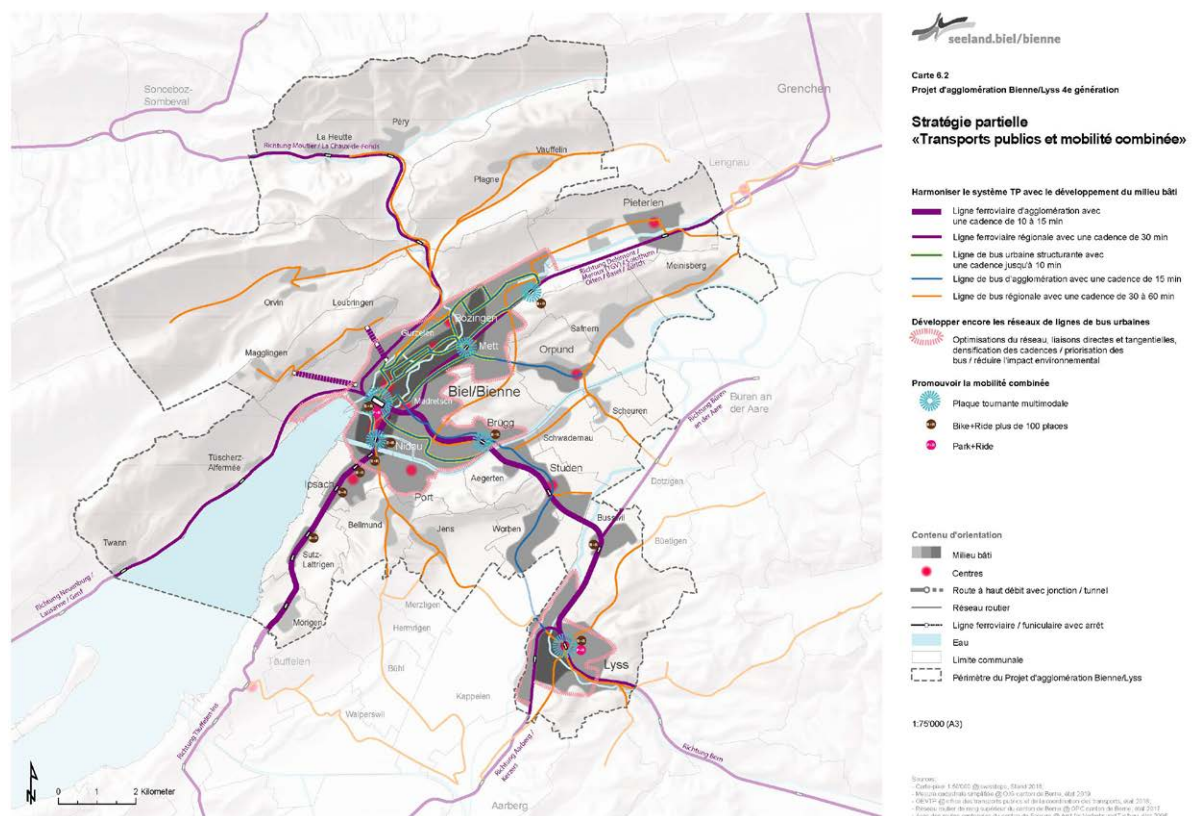


Figure 7 – Stratégie partielle « Transports publics et mobilité combinée » – Projet d'agglomération Bienne/Lyss de 4^e génération

Propositions prioritaires incluses dans le SOR 2027-2030 :

- Mise en œuvre de la première étape du concept TP de l'agglomération Bienne/Lyss

3.2 Schémas d'offre et études TP locales dans la région Jura bernois – Biel/Bienne – Seeland

Projet de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay⁷

Le site de l'Abbaye de Bellelay est en phase de reconversion et accueillera ces prochaines années un programme d'activités très diversifié. Parallèlement, les offres touristiques alentours s'étoffent également. Le scénario retenu propose de restructurer le réseau autour de Bellelay, où de nombreuses correspondances deviennent possibles, et de simplifier les horaires en réduisant l'offre régulière fixe sur les tronçons peu fréquentés, tout en renforçant l'offre sur la ligne structurante entre Reconvilier et Bellelay.

En outre, des courses de renfort ou sur appel sont proposées en périodes d'affluence touristique ainsi que le développement de l'autopartage avec l'identification de sites de mise à disposition.

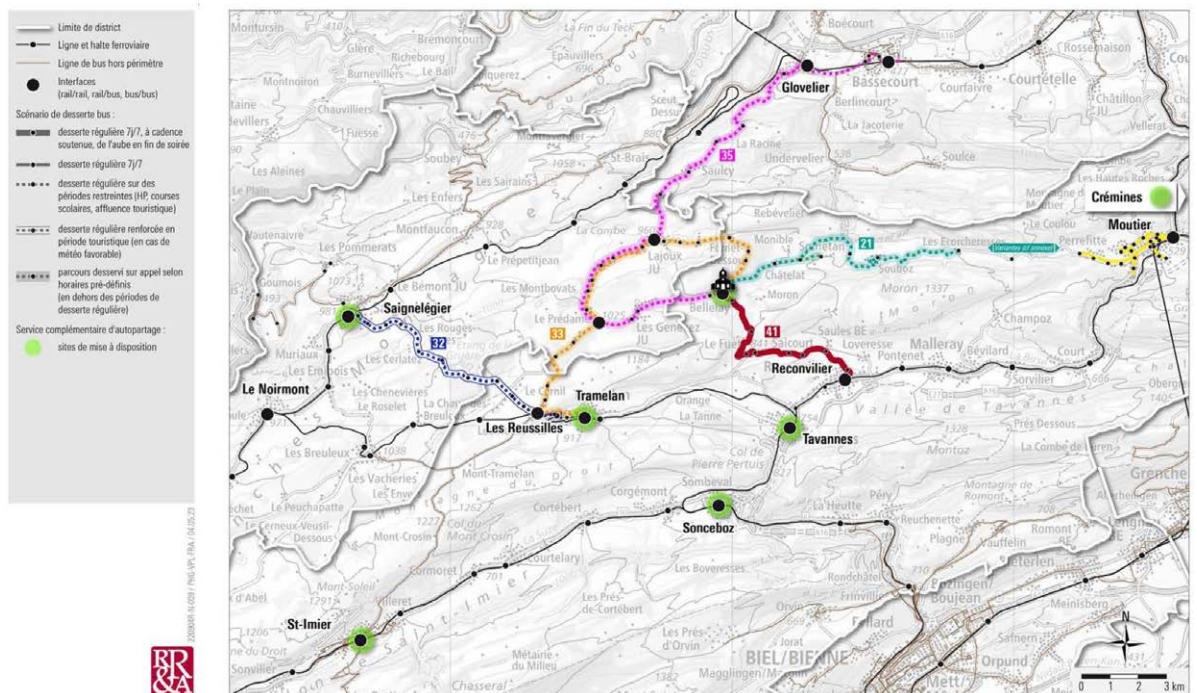


Figure 8 - Projet de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay (mars 2024)

Propositions prioritisées incluses dans le SOR 2027-2030 :

- Toutes les mesures proposées par l'étude sur les lignes 21.032, 21.033, 21.035 et 21.041.
- Maintien de la ligne 21.021 sur l'intégralité de son parcours Bellelay – Petit-Val – Moutier

⁷ [Projet de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay](#) sur le site internet Jura bernois.Bienne

Schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienna et le Plateau de Diesse après la suppression de la halte ferroviaire de Gléresse⁸

Avec la réalisation du tunnel de Gléresse sur la ligne ferroviaire entre Neuchâtel et Bienna, la gare de Gléresse (Ligerz) ne sera plus desservie par les trains régionaux. Afin d'y maintenir une desserte par les transports publics, la ligne 132 actuelle sera modifiée en la séparant en deux branches distinctes :

- la ligne 132 (132a dans l'étude), qui relie Nods et le Plateau de Diesse à La Neuveville ;
- la ligne 131 (132b dans l'étude) qui relie Nods et la Lignières au Landeron, puis La Neuveville. Cette ligne est de plus prolongée pour substituer le train à Gléresse, avec la possibilité d'offrir une connexion à la demi-heure entre la station basse du vinifuni et la halte ferroviaire de Douanne (Twann) via des rotations supplémentaires des bus durant les temps de rebroussement au terminus.

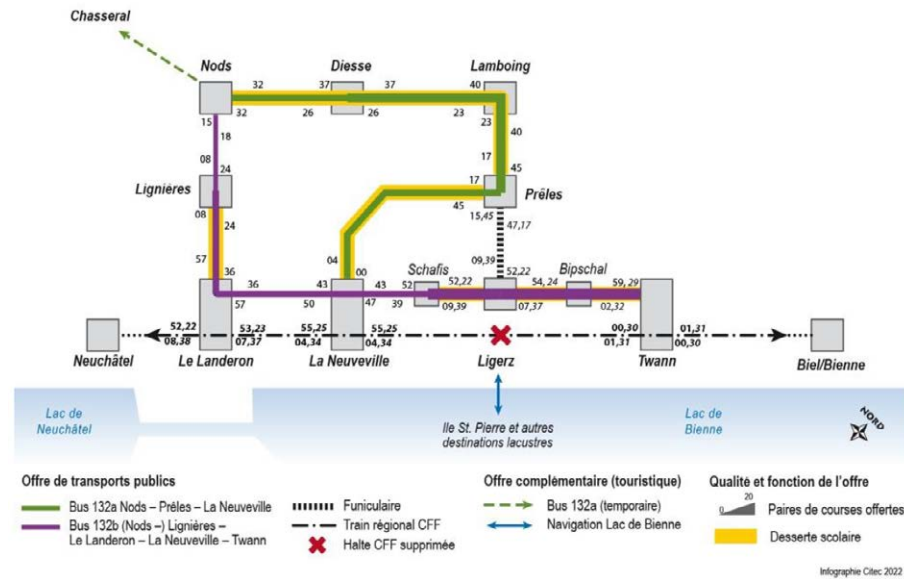


Figure 9 - Concept d'offre pour la desserte de la rive nord du lac de Bienna et du Plateau de Diesse (octobre 2022)

Propositions priorisées incluses dans le SOR 2027-2030 :

- Toutes les mesures proposées par l'étude sur les lignes 21.131 et 21.132. Leur mise en œuvre dépend de l'achèvement de la double voie entre Douanne et Gléresse.

⁸ Schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienna et le Plateau de Diesse sur le site internet seeland.biel/bienne

Etude TP Ins/Erlach et Entre-deux-Lacs⁹

Le nouveau concept proposé de lignes régionales de bus entre Ins, Erlach, Le Landeron et Marin-Epagnier modifie en profondeur les lignes existantes. Il permet de simplifier les lignes et systématiser les horaires tout en offrant de nouvelles opportunités de liaisons et de dessertes aujourd'hui inexistantes :

- amélioration des relations entre le Seeland et le canton de Neuchâtel avec l'augmentation des cadences entre Ins, Erlach et Le Landeron et la création de liaisons avec Marin-Epagnier. ;
- desserte de la commune de Treiten par les transports publics grâce au prolongement de la ligne de bus 535 Avenches – Ins

Le concept implique des modifications sur les lignes 20.535, 21.133 ainsi que 30.521 à 527. Des variantes locales d'itinéraires sont encore possibles sans nécessiter une adaptation des propositions du SOR.

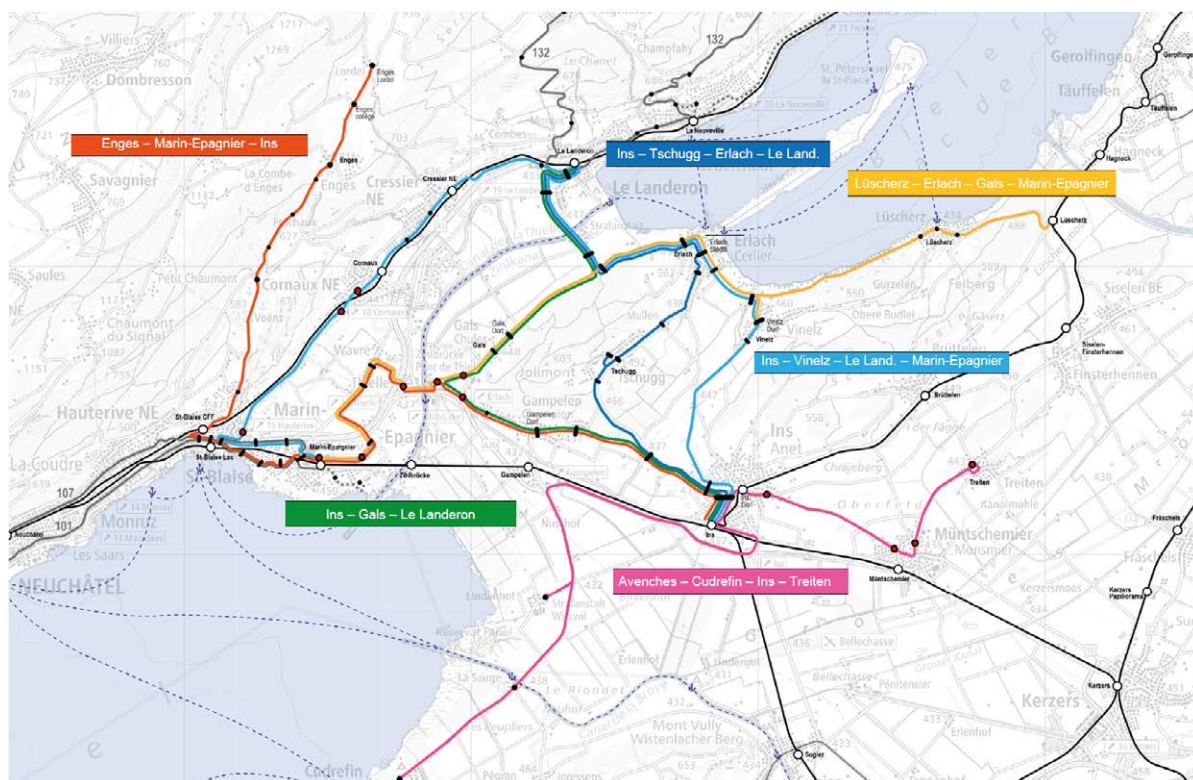


Figure 10 - Concept d'offre de bus pour Ins/Erlach et Entre-deux-Lacs (juin 2024).

Propositions priorisées incluses dans le SOR 2027-2030 :

- Toutes les mesures proposées par l'étude sur les lignes 20.535, 21.133, 30.521 (lignes 521 à 524), 30.525, 30.526 et 30.527

⁹ [Schéma d'offre Anet/Cerlier 2030](#) sur le site internet seeland.biel/bienne

Schéma d'offre Frienisberg 2030¹⁰

Le réseau de bus du Frienisberg dessert des secteurs compris entre Lyss, Täuffelen, au Nord, et Zollikofen et Berne, au Sud. Ce périmètre s'étend ainsi sur la CRT1 et la Conférence régionale Bern-Mittelland (RKBM).

Dans le Nord du Frienisberg, les modifications proposées dans le schéma d'offre Frienisberg 2030 concernent surtout des échanges d'itinéraires entre les lignes 105 et 365 entre Seedorf, Aarberg et Lyss ainsi qu'un report du terminus de la ligne 366 d'Aarberg à Lyss. Ces modifications permettent en particulier de mieux connecter Lyss au reste du territoire avec des liaisons directes avec Täuffelen, Kappelen et Walperswil ainsi que des connexions plus nombreuses avec Seedorf grâce à l'alternance des lignes 105 et 365.

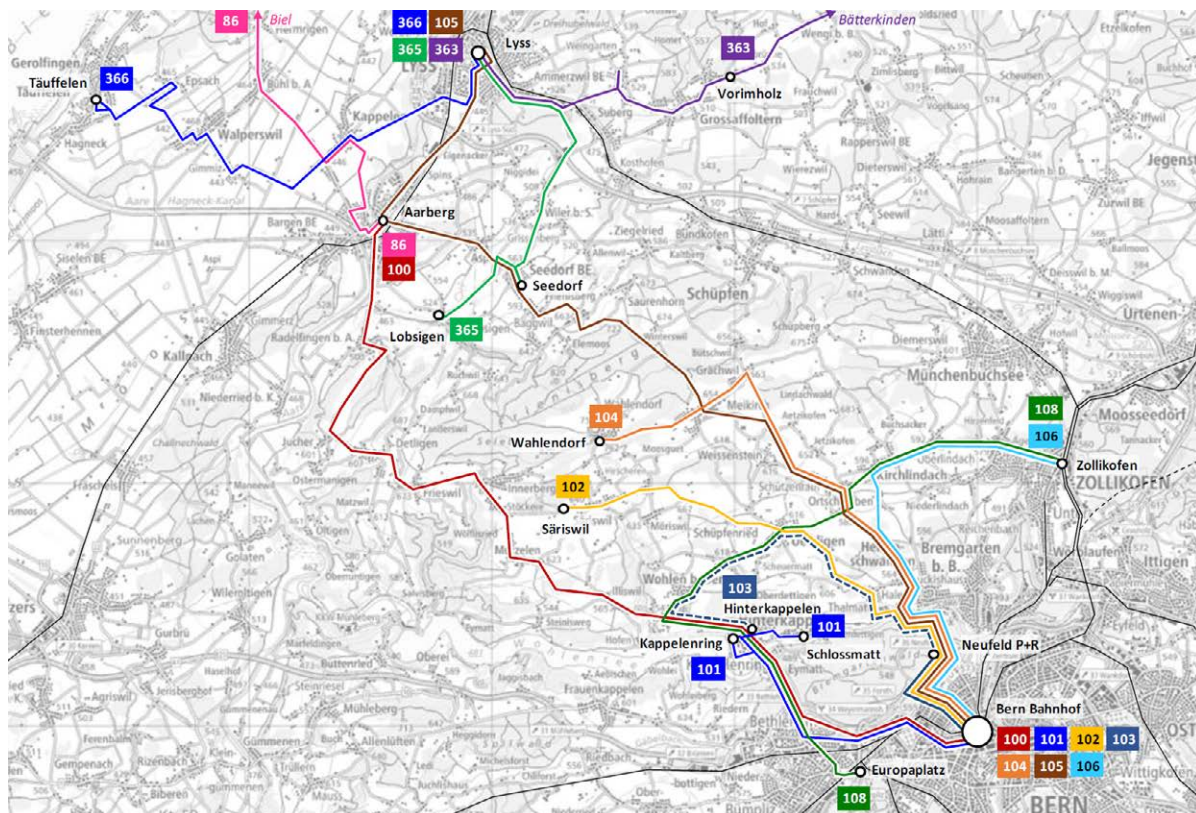


Figure 11 – Réseau du schéma d'offre Frienisberg 2030

Le schéma d'offre Frienisberg 2030 recommande également des mesures pour le secteur Saane West/Ost.

Dans le périmètre de la CRT1, une nouvelle ligne 541 Kallnach – Niderried – Golaten – Kerzers est en clarification. La mise en oeuvre de cette ligne nécessite une exploitation pilote de trois ans avec un cofinancement des Communes. Etant donné que la viabilité économique d'une exploitation conventionnelle en trafic de ligne est susceptible d'être critique, l'exploitation en tant que « Bürgerbus » (bus exploité par une association d'habitants) doit être examinée comme alternative.

¹⁰ [Schéma d'offre Frienisberg 2030](http://seeland.biel/bienne) sur le site internet seeland.biel/bienne

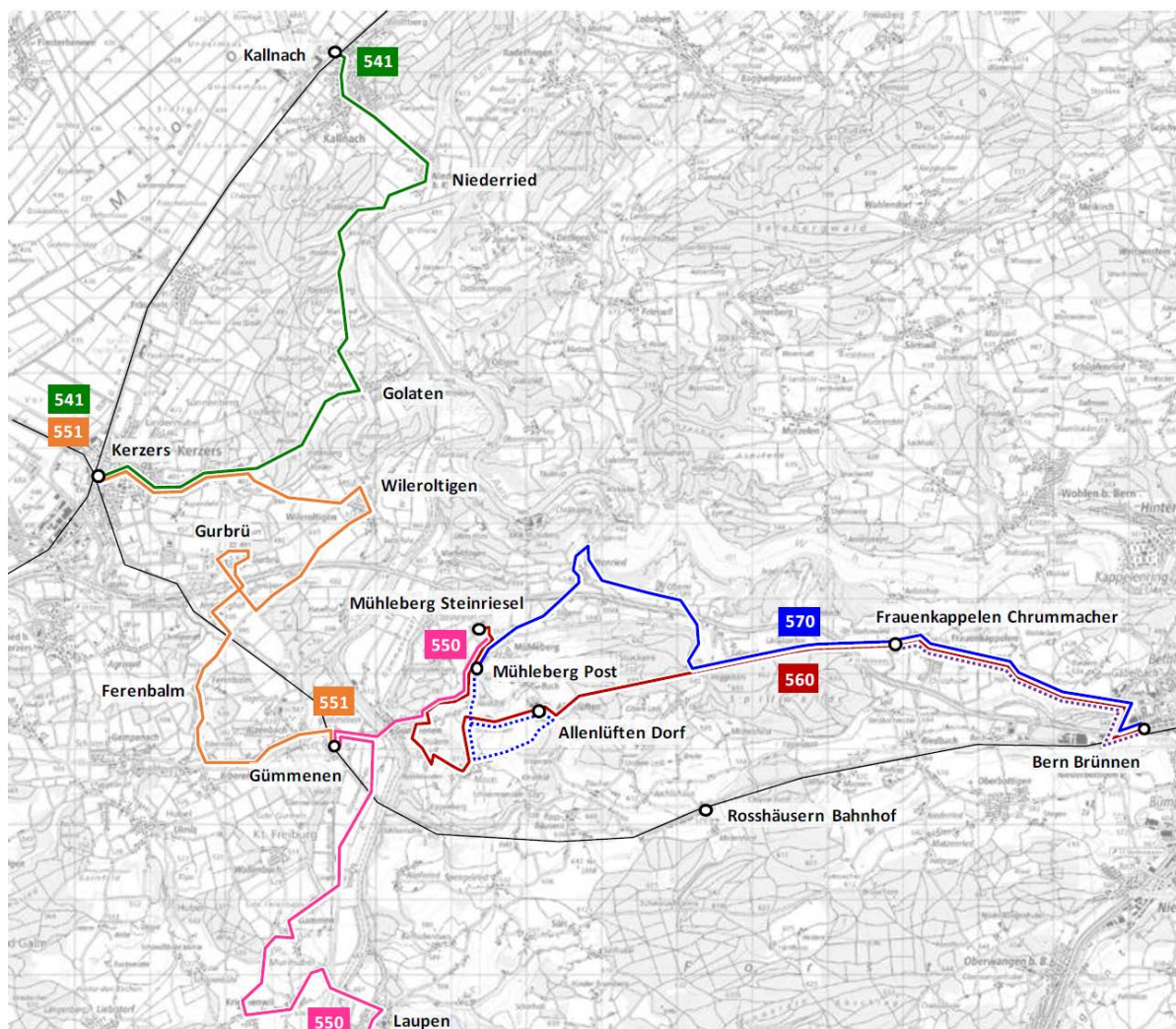


Figure 12 – Réseau du schéma d'offre Saane West/Ost 2030

Propositions prioritisées incluses dans le SOR 2027-2030 :

- Sept mesures concernant les modifications d'itinéraires des lignes 30.100, 30.105, 30.361, 30.365 et 30.366 ;
- Augmentation des cadences sur la ligne 30.100, en heures creuses et le week-end, ainsi que sur la ligne 30.105 en heures de pointe ;
- Intégration de la ligne 30.366 dans l'offre de base cantonale.

Schéma d'offre bus de Granges et environs 2026¹¹

Le réseau de bus de Granges, dans le canton de Soleure, dessert également les communes bernoises de Pieterlen, Lengnau et Büren an der Aare, situées dans le périmètre de la CRT1.

La modification du réseau proposée dans le schéma d'offre de bus de Grenchen lui permet de s'adapter aux évolutions prévues des zones urbanisées et des développements liés de la demande. Ce schéma prend également en compte les modifications prévues de l'offre ferroviaire et des correspondances qui y sont liées, à l'horizon 2026. Il permet également d'améliorer la desserte des zones d'emplois, comme celle de Lengnaumoos, pour ce qui concerne le canton de Berne. Les principes de liaison existants entre Granges et les communes bernoises sont conservés, même si les lignes 40.033 et 40.034 évoluent. Le tracé de la ligne 40.034 (ligne A dans l'étude) est en particulier rendu plus direct à Lengnau lorsque la ligne est prolongée de Lengnau à Bienne aux heures de pointe. La desserte de la zone industrielle de Lengnau est conservée grâce au prolongement aux heures de pointe de la ligne 40.026 depuis Granges (ligne E dans l'étude).

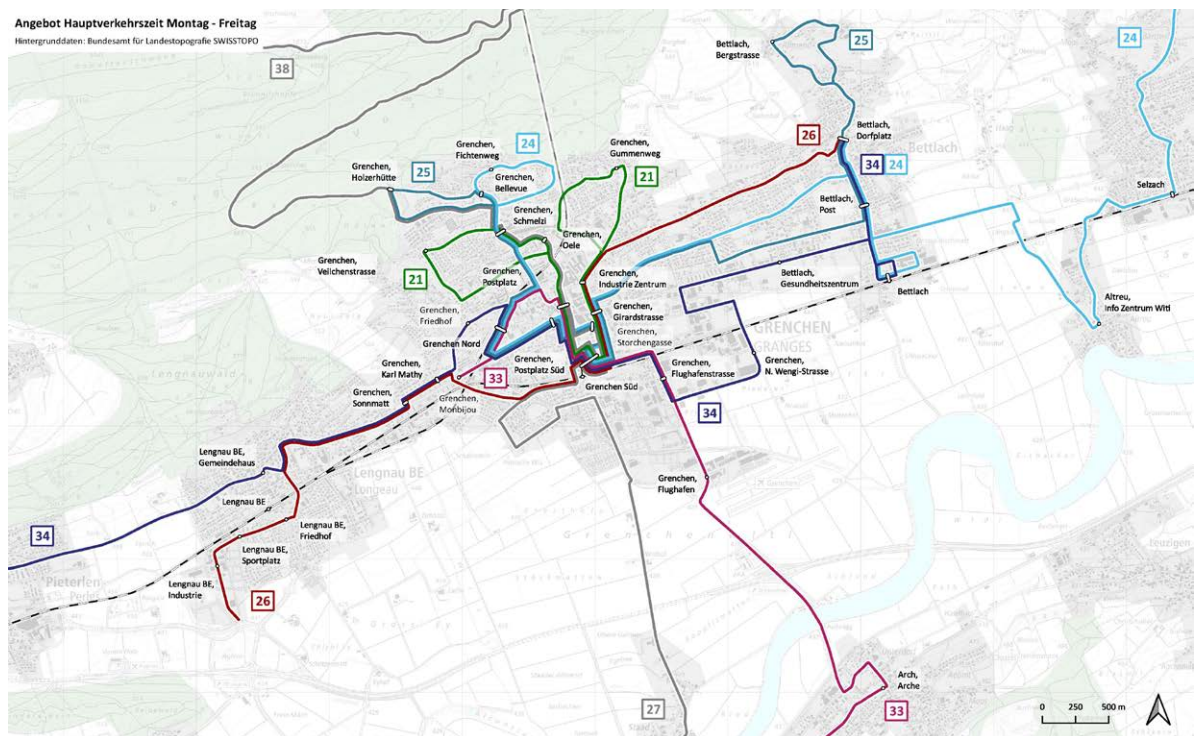


Figure 13 – Réseau bus en heures de pointe selon le schéma d'offre bus de Granges et environs 2026

Propositions prioritaires incluses dans le SOR 2027-2030 :

- Trois mesures concernant les lignes 40.026, 40.033 et 40.034 et relatives aux lignes A, D et E du schéma d'offre bus de Granges et environs 2026

¹¹ [Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026](#), Schlussbericht September 2022 (PDF)

Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne¹²

La CRT1 et la Ville de Bienne proposent un concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne. Il vise à concrétiser les stratégies de rang supérieur et à fournir une base concrète pour réaliser leur planification. Il se situe donc sur un niveau de planification entre les stratégies à long terme de planification du territoire et des transports et le SOR, qui traite d'un horizon à plus court terme. Le concept TP 2035 définit des axes et des centres régionaux et urbains, livre des principes concernant les tracés et formule des principes ainsi que des lignes directrices à observer lors de l'élaboration du réseau TP.

Le concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne, élaboré par la CRT1 et la Ville de Bienne, a pour objectif de faire des transports publics le support principal des flux de trafic actuels et futurs dans l'agglomération biennoise. Il vise également à réduire le transport individuel motorisé dans l'espace urbain et à le plafonner dans l'agglomération. Cela nécessite d'améliorer l'efficacité et l'attrait des transports publics. Le concept définit à cet effet des objectifs de desserte concrets pour le réseau TP :

- densification des cadences
- tracés plus direct : certaines lignes seront prolongées de manière ciblée pour réduire les changements de bus.
- durées de trajet plus courtes : les durées de trajet, notamment vers les pôles de développement, seront réduites

Un groupe de travail ad-hoc a élaboré une première étape de réalisation prévue pour 2027 en priorisant les mesures quant à leur faisabilité à court terme, en particulier du point de vue des infrastructures nécessaires. Cette première étape de réalisation comprend notamment les éléments suivants :

- pour les lignes urbaines, des modifications d'itinéraires sur les lignes 1, 2, 5, 6, 8 et 11 ainsi que la création des nouvelles lignes 7 et 10.
- pour les lignes régionales :
 - l'offre est augmentée sur les lignes 72, 74, 86 et 87 ;
 - la branche Studen, Grien de la ligne 74 est prolongée à Busswil via Bütigen ;
 - la ligne 87 est prolongée jusqu'à Lyss alternativement par Merzlingen ou la Jensgasse et remplace la ligne 369 ;
 - la nouvelle ligne directe 77 est créée entre Sonceboz-Sombeval et Bienne, Champ de Boujean (mesure transitoire) et la ligne 74 est simplifiée grâce à la desserte de Studengrien par une nouvelle ligne 76. Des clarifications et analyses de variantes sont en cours ;
 - les itinéraires des lignes 70 et 73 sont ajustés.

¹² [Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne](https://www.seeland.biel/bienne/concept-transport-publics-2035) sur le site internet [seeland.biel/bienne](https://www.seeland.biel/bienne)

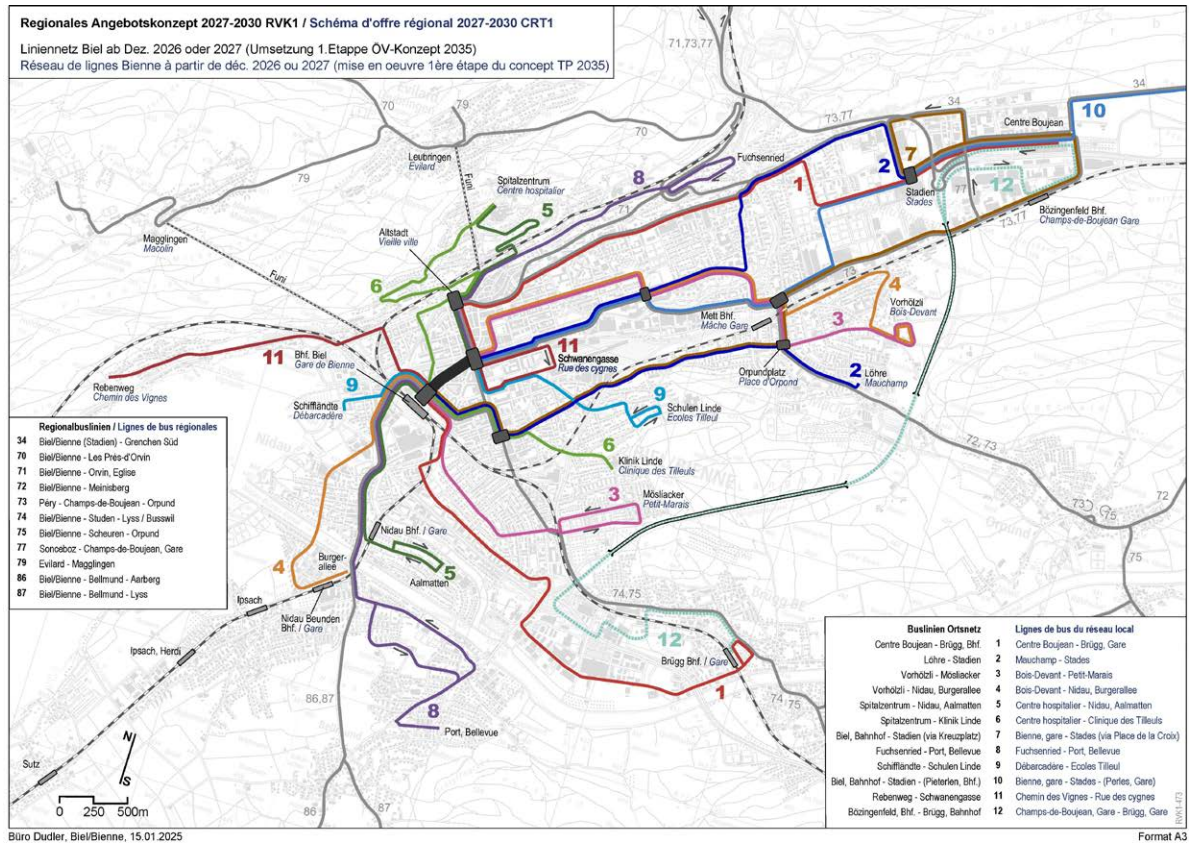


Figure 14- 1^{re} étape de mise en œuvre du concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne (réseau urbain)

Propositions prioritaires incluses dans le SOR 2027-2030 :

- Au total 19 mesures concernant :
 - les itinéraires des lignes 22.001, 22.002, 22.005, 22.008, 22.011, 22.070, 22.073, 22.074, 22.087 et 30.369
 - des augmentations de cadence sur les lignes 22.072, 22.074, 22.086, 22.087 et l'adaptation consécutive des horaires de la ligne 22.075
 - la création des nouvelles lignes 22.007, 22.010, 22.077

3.3 Autres études cantonales : transports à la demande et lignes nocturnes

Transports à la demande (Mobility-On-Demand)

Dans le cadre d'une étude commune à cinq régions, des exploitations pilotes de transport à la demande seront examinées dans six secteurs du canton de Berne. Deux de ces secteurs se trouvent dans le périmètre de la CRT1 :

- Pour Lyss, Grossaffoltern, Rapperswil, Wengin, Seedorf et Schüpfen dans le Seeland, RBS et CarPostal ont développé en collaboration avec les communes concernées une offre potentielle. En raison de ses coûts élevés et son utilité comparativement faible, les communes concernées ont décidé de ne pas poursuivre le projet ;
- Pour les communes de Petit-Val, Saicourt, Perrefitte et Moutier dans le Jura bernois, il n'existe, après un examen approfondi, aucun besoin pour une offre « On-Demand ». Les besoins en matière de desserte peuvent être assurés par les lignes existantes de transports publics. Une étude spécifique est prévue pour les lignes de bus locales à Moutier.

Examen de l'offre des lignes nocturnes

Le schéma d'offre du réseau Moonliner (lignes de nuit) est actuellement en cours de révision sous la direction du canton de Berne. Il a été décidé d'examiner plus en détail l'introduction de courses nocturnes de S-Bahn pour le corridor Bienne – Berne. Le Grand Conseil décidera de leur introduction au printemps 2025 dans le cadre de l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030. Si un S-Bahn de nuit Bienne – Berne est introduit, le réseau Moonliner dans le corridor devra être réorganisé.

4. SOR 2027-2030 : Propositions

Les tableaux suivants présentent toutes les propositions de la CRT1 concernant des modifications, des optimisations et des extensions de l'offre TP durant la période 2027-2030. Toutes les propositions sont classées en trois niveaux de priorité :

■ Propositions de priorité 1

- modifications de l'offre TP définies et validées dans une étude de rang supérieur ou de planification de l'offre TP de la CRT1 ;
- mesures remédiant à un déficit de capacité constaté ou prévisible ;
- mesures d'optimisation de l'offre pour lesquelles un très bon rapport coût-utilité est prévu ;
- modifications d'offre déjà approuvées, qui sont incontestées depuis un certain temps, mais qui, pour des raisons financières ou politiques, n'ont pas encore été mises en œuvre ;
- offres n'atteignant pas les exigences minimales malgré les mesures d'optimisation examinées mais qui assurent une mobilité minimale ou une fonction importante pour le réseau dans son ensemble.

■ Propositions de priorité 2

- mesures engendrant une harmonisation importante et judicieuse de l'offre globale (p. ex. uniformisation des heures d'exploitation en fin de semaine et en soirée).
- mesures qui éliminent des lacunes d'offre gênantes pour les clients et contribuent de manière significative à l'amélioration durable de l'offre globale dans la région et à la promotion du report modal des TIM vers les TP.

■ Propositions de priorité 3

- mesures engendrant une harmonisation judicieuse de l'offre de manière locale
- mesures qui éliminent des lacunes d'offre pour des besoins locaux ou avec des potentiels de demande modérés, en particulier lorsque l'atteinte des exigences minimales est incertaine ;
- mesures détériorant le contrôle d'efficacité selon l'OOT probablement de manière significative.

Légende et abréviations

● Objectif atteint ■ Exigence minimale atteinte ◆ Exigence minimale non atteinte

Moyen de transport		Critère d'évaluation de l'efficacité	
B (N)	Train à voie normale	UTIL	Taux d'utilisation moyen exprimé en nombre de personnes par course sur le tronçon le plus fréquenté d'une ligne
B (S)	Train à voie étroite		
SL	Funiculaire / téléphérique		
GB	Bus articulés	TCC	Taux de couverture des coûts
SB	Midibus et bus standard		
KB	Minibus		

Niveau d'offre		
1	4 à 15 pc. par jour ouvré	Moins dense que cadence horaire ou forme d'exploitation alternative
2	16 à 25 pc. par jour ouvré	Cadence horaire approximative
3	26 à 39 pc. par jour ouvré	Cadence semi-horaire approximative
4	40 pc. par jour ouvré et plus	Plus dense que cadence semi-horaire

4.1 Propositions relatives aux lignes ferroviaires

Ligne (tableau horaire) ■ voir commentaire	Moyen de transport	Itinéraire actuel	NO - Niveau d'offre 2022	PS - Paires de course 2022	UTIL - Taux d'utilisation 2022	TCC - Taux couverture coûts 22	Source de la proposition	Proposition	Modification du niveau d'offre	Priorité
S31 (303)	B(N)	Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne]	3	30	●	●	Rapperswil	Arrêt de tous les trains S31 au départ de Biel/Bienne à Schüpfen, y compris à 06.58, 07.58, 16.58 et 17.58 (comme en 2024)		1
S31 (303)	B(N)	Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne]	3	30	●	●	Schüpfen	Augmenter la capacité du train S31 16322 (Biel/Bienne départ 06.45)		1
S31 (303)	B(N)	Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne]	3	30	●	●	Schüpfen	Extension cadence 30min. Biel/Bienne - Münchenbuchsee le matin pour augmenter la capacité Prologement 1 pc. Biel - Münchenbuchsee (train S31 16328 Biel/Bienne départ 08.15)		1
S36 (291)	B(N)	Lyss - Büren an der Aare	2	25	■	■	Consultation	Cadence 30' à midi (+2 pc du lundi au vendredi)	3	2
R37 ■ (237)	B(S)	Le Noirmont - Tavannes	3	28	◆	◆	Tramelan	Extension cadence 30min. Tavannes - Tramelan le matin + 1 pc. Tavannes - Tramelan (Tavannes départ 08.11)		2
R37 ■ (237)	B(S)	Le Noirmont - Tavannes	3	28	◆	◆	Tramelan	Cadence 30min. continue du lundi au vendredi + 3 pc. le matin et + 2 pc. l'après-midi		2
S37 (290)	B(S)	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	4	56	■	■	asm projet de double voie de Brüttelen & concept TP 2035 Bienne	Extension cadence 15min. Biel/Bienne - Täuffelen toute la journée + 5 pc. le matin et + 3 pc. l'après-midi		1
S37 (290)	B(S)	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	4	56	■	■	asm projet de double voie de Brüttelen	Cadence continue 30min. Täuffelen - Ins en journée, lundi à vendredi Prolongement 3 pc. Biel - Täuffelen jusqu'à Ins (matin)		1
S37 (290)	B(S)	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	4	56	■	■	asm projet de double voie de Brüttelen	Cadence continue 30min. Täuffelen - Ins en soirée, lundi à dimanche Prolongement 4,5 pc. Biel - Täuffelen jusqu'à Ins (soirée)		1
S37 (290)	B(S)	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	4	56	■	■	asm projet de double voie de Brüttelen	Cadence continue 30min. Täuffelen - Ins le samedi en journée Prolongement 4 pc. Biel - Täuffelen jusqu'à Ins (matin) Prolongement 3 pc. Biel - Täuffelen jusqu'à Ins (après-midi)		1
S37 (290)	B(S)	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	4	56	■	■	asm projet de double voie de Brüttelen	Cadence continue 30min. Täuffelen - Ins en journée, dimanche et fête Prolongement 5 à 10 pc. Biel - Täuffelen jusqu'à Ins		1
S37 (290)	B(S)	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	4	56	■	■	Consultation	Ajout d'une paire de courses Täuffelen - Biel/Bienne pour avancer la première arrivée à Biel/Bienne à 05.09		3

Commentaires :

- **Ligne R37 (237)** : les courses entre Tavannes et Tramelan formant la cadence 30 minutes (entre les courses horaires Le Noirmont – Tavannes) peuvent être réalisées durant le temps de battement du train à Tavannes et ne nécessitent pas de véhicule supplémentaire. Comme ces courses présentent un coût marginal faible, la priorité 2 leur est attribuée bien que les taux d'utilisation et de couverture des coûts de la ligne n'atteignent pas les exigences minimales.

4.2 Propositions relatives aux funiculaires

Ligne (tableau horaire) voir commentaire	Moyen de transport	Itinéraire actuel	NO - Niveau d'offre 2022	PS - Paires de course 2022	UTIL - Taux d'utilisation 2022	TCC - Taux couverture coûts 22	Source de la proposition	Proposition	Modification du niveau d'offre	Priorité
Vinifuni (2016)	SL	Ligerz – Prêles/Tessenberg (Vinifuni)	2	25	■	■	Ligerz	Prolongement de l'exploitation jusqu'à 23 heures en été et en hiver (+2 à +4 pc)	3	2
(2020)	SL	Saint-Imier - Mont-Soleil	2	28	◆	◆	CRT1	Maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune en vertu notamment de l'article 7, 6° alinéa OITRV		1
22 (22.022)	SL	Biel/Bienne - Magglingen/Macolin	4	65	◆	■	CRT1	Maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune en vertu notamment de l'article 7, 6° alinéa OITRV		1
22 (22.022)	SL	Biel/Bienne - Magglingen/Macolin	4	65	◆	■	VB/TPB	Début d'exploitation anticipé de 30 minutes à 05.27 avec ajout de deux paires de courses		3
22 (22.022)	SL	Biel/Bienne - Magglingen/Macolin	4	65	◆	■	VB/TPB	Prolongement d'exploitation de 30 minutes les vendredi et samedi jusqu'à 00.27 avec ajout d'une paire de courses		2
23 (22.023)	SL	Biel/Bienne – Evilard/Leubringen	4	101	◆	■	CRT1	Maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune en vertu notamment de l'article 7, 6° alinéa OITRV		1
23 (22.023)	SL	Biel/Bienne – Evilard/Leubringen	4	101	◆	■	VB/TPB	Début d'exploitation anticipé de 30 minutes à 05.25 avec ajout de trois paires de courses		3
23 (22.023)	SL	Biel/Bienne – Evilard/Leubringen	4	101	◆	■	VB/TPB	Prolongement d'exploitation de 40 minutes les vendredi et samedi jusqu'à 00.40 avec ajout de trois paires de courses		2

4.3 Propositions relatives aux lignes de bus régionales

Ligne (tableau horaire) voir commentaire	Moyen de transport	Itinéraire actuel	NO - Niveau d'offre 2022	PS - Paires de course 2022	UTIL - Taux d'utilisation 2022	TCC - Taux couverture coûts 22	Source de la proposition	Proposition	Modification du niveau d'offre	Priorité
21 (21.021)	SB	Moutier - Soubos – Bellelay (ex 22.231)	1	11	●	■	Etude Mobilité durable Bellelay	Maintien itinéraire actuel. Maintien du niveau d'offre (11 p.c. du lundi au vendredi) mais avec suppression des terminus intermédiaires actuels (Soubos et Les Ecocheresses). Courses supplémentaires à la demande en période touristique (base cadence horaire, soit jusqu'à 15 pc.)		1
32 (21.032)	SB	Tramelan - Saignelégier – Gourmois (ex 22.132)	1	5	●	◆	Etude Mobilité durable Bellelay	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		1
33 (21.033)	SB	Tramelan - Glovelier - Bassecourt (ex. 22.133)	1	12	●	◆	Etude Mobilité durable Bellelay	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.)		1
35 (21.035)	SB	Reconvilier - Bellelay (-Les Reussilles)- Les Genevez – Glovelier (-Bassecourt)	1	7			Etude Mobilité durable Bellelay	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.)		1

Ligne (tableau horaire) ■ voir commentaire	Moyen de transport	Itinéraire actuel	NO - Niveau d'offre 2022	PS - Paires de course 2022	UTIL - Taux d'utilisation 2022	TCC - Taux couverture coûts 22	Source de la proposition	Proposition	Modification du niveau d'offre	Priorité
41 (21.041)	SB	Tavannes - Reconvilier - Bellelay - Lajoux JU - Les Genevez (ex. 22.141)	1	13	■	■	Etude Mobilité durable Bellelay	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.	2	1
535 (20.535)	GB	Ins - Cudrefin - Avenches	1	12	●	■	Etude TP Ins/Erlach + Entre-deux- Lacs	Nouvel itinéraire Treiten - Müntschemier - Ins - Cudrefin - Salavaux - Avenches Cadence horaire avec lacune, soit environ 12 pc. du lundi au vendredi		1
131 ■ (21.131)	SB	Nouvelle ligne (dès 2029)					Schéma offre rive nord lac de Bienne et plateau de Diesse	Nouvelle ligne Twann - Ligerz - Schafis - La Neuveville - Le Landeron - Lignièrès - Nods: Section Twann - Schafis: cadence 30min. continue (30 pc. du lundi au vendredi) Section Schafis - Lignièrès - Nods: cadence 60min. à 120min. (13 pc. du lundi au vendredi)	2	1
132 (21.132)	SB	La Neuveville - Le Landeron - Plateau de Diesse	2	33	◆	■	Schéma offre rive nord lac de Bienne et plateau de Diesse	Nouvel itinéraire La Neuveville - Prêles - Nods (- Le Chasseral) (Le Landeron et Lignièrès desservi par nouvelle ligne 131) Offre comparable à l'offre actuelle (cadence 120min. et 60min. en HP + renforts scolaires)		1
133 (21.133)	SB	Le Landeron - Marin - St-Blaise - Enges	-	-			Etude TP Ins/Erlach + Entre-deux- Lacs	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.	1	1
70 (22.070)	SB	Biel/Bienne - Orvin - Les Prés-d'Orvin	2	16	●	■	Concept TP 2035 aggro Bienne	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.		1
70 (22.070)	SB	Biel/Bienne - Orvin - Les Prés-d'Orvin	2	16	●	■	Orvin	Cadence continue 30' aux heures de pointe de matin et du soir (+4 pc environ du lundi au vendredi)		2
70 (22.070)	SB	Biel/Bienne - Orvin - Les Prés-d'Orvin	2	16	●	■	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		2
70 (22.070)	SB	Biel/Bienne - Orvin - Les Prés-d'Orvin	2	16	●	■	Orvin	Augmenter la cadence les samedis, dimanches et fêtes, aujourd'hui à 90' entre Les Prés-d'Orvin et Evillard et/ou Biel/Bienne		2
71 ■ (22.071)	SB	Biel/Bienne - Vauffelin, bif sur Plagne - Romont	1	12	●	◆	Concept TP 2035 aggro Bienne	Après la fin des travaux de l'A16, reprise de l'itinéraire de la ligne par Frinvillier - Rue de Reuchenette - Bellevue		1
71 ■ (22.071)	SB	Biel/Bienne - Vauffelin, bif sur Plagne - Romont	1	12	●	◆	Sauge	Création d'un nouvel arrêt aux Ecovots à Plagne (commune de Sauge) et déviation de la ligne par ce nouvel arrêt		3
72 (22.072)	GB	Biel/Bienne - Meinisberg	3	43	●	●	Concept TP 2035 aggro Bienne	Cadence continue 15 min. du lundi au vendredi +22 pc. environ	4	1
73 (22.073)	SB	Pieterlen - Bözigen/Boujean - Reuchenette-Péry	1	15	■	◆	Concept TP 2035 aggro Bienne	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.		1

Commentaires :

- **Ligne 131** (21.131) : La date de mise en service du concept définitif des lignes 131 et 132 dépend de celle de la double voie entre Gléresse et Douanne (Ligerz et Twann). Dès l'horaire 2025, les courses La Neuveville – Le Landeron – Lignièrès – Nods de la ligne 132 circulent en tant que ligne 131.
- **Ligne 71** (22.071) : La création d'un nouvel arrêt aux Ecovots présente un faible potentiel de nouvelle demande et impose un temps de parcours allongé pour les usagers actuels. Le temps de parcours supplémentaire pour desservir ce nouvel arrêt nécessite de revoir le concept d'exploitation de la ligne avec un véhicule supplémentaire. Il s'ensuit un rapport coût-utilité très défavorable pour cette requête.

Ligne (tableau horaire) ■ voir commentaire	Moyen de transport	Itinéraire actuel	NO - Niveau d'offre 2022	PS - Paires de course 2022	UTIL - Taux d'utilisation 2022	TCC - Taux couverture coûts 22	Source de la proposition	Proposition	Modification du niveau d'offre	Priorité
74 (22.074)	GB	Biel/Bienne – Brugg BE – Studen BE – Lyss	4	45	■	●	Concept TP 2035 aggro Bienne	Renforcement du tronçon Studen - Worben - Lyss aux heures de pointe du matin et du soir avec une cadence de 15' par une navette complémentaire en correspondance avec la S31 à Lyss. Prolongement et extension de l'offre de courses en direction de Studen, Grien et au-delà via Bütigen vers Busswil (à plus long terme, par moments ou toute la journée, via Industriering vers Lyss, dès que l'infrastructure sera prête). Du lundi au samedi, 14 paires de courses supplémentaires Bienne - Studen, Grien - Busswil, ce qui permet de desservir Studen, Grien toutes les demi-heures pendant la journée.		1
75 (22.075)	SB	Biel/Bienne – Brugg BE – Schwadernau – Orpund	2	18	●	■	Concept TP 2035 aggro. Bienne	Adaptation de l'horaire en raison du renforcement de l'offre de la ligne 74		1
77 ■	GB	Nouvelle ligne			●	■	Concept TP 2035 aggro. Bienne	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.	1	1
86 ■ (22.086)	GB	Biel/Bienne- Bellmund - Aarberg	2	20	●	●	Concept TP 2035 aggro. Bienne	Cadence continue 30min. du lundi au vendredi +10 à +15 pc. du lundi au vendredi	3	1
87 ■ (22.087)	GB	Biel/Bienne- Bellmund - Merzligen - Jens – Biel/Bienne	1	14	●	■	Concept TP 2035 aggro. Bienne	Prolongement de Jens à Lyss (y compris intégration de la ligne 369). Entre Bellmund et Jens, alternance des itinéraires pour une couverture optimale du territoire (Biel/Bienne – Bellmund – Jensgasse ou Merzligen – Jens – Lyss)		1
87 ■ (22.087)	GB	Biel/Bienne- Bellmund - Merzligen - Jens – Biel/Bienne	1	14	●	■	Concept TP 2035 aggro. Bienne	Cadence continue 30min. du lundi au vendredi jusqu'à env. 20h (+16 à +21 pc. du lundi au vendredi). Viser l'utilisation de bus standards au lieu de bus articulés (SB au lieu de GB)	3	1
100 ■ (30.100)	GB	Bern – Wohlen – Detligen – Aarberg	3	31	●	●	AK Frienisberg 2030	Cadence continue 30min. en journée entre Bern et Aarberg, lundi à vendredi +3,5 paires de course le matin du lundi au vendredi		1
100 ■ (30.100)	GB	Bern – Wohlen – Detligen – Aarberg	3	31	●	●	RKBM & AK Frienisberg 2030	Cadence continue 30min. en journée, samedi et dimanche +12 paires de course les jours de week-end		1
105 ■ (30.105)	GB	Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss	2	20	●	●	RKBM & AK Frienisberg 2030	Modification d'itinéraire entre Seedorf et Lyss via Aarberg (reprise ligne 365 Seedorf – Aarberg et 361 Aarberg – Lyss). Cadence continue 60min. renforcée à 30min. entre Bern et Aarberg en HP du lundi au vendredi (+6 pc)		1
361 (30.361)	GB	Aarberg - Aarberg Spital - Lyss	2	19	●	●	AK Frienisberg 2030	Ligne supprimée et reprise par la ligne 105	X	-
365 (30.365)	GB	Aarberg - Seedorf	2	18	◆	■	AK Frienisberg 2030	Nouvel itinéraire Lobsigen - Seedorf - Wiler bei Seedorf - Lyss. L'itinéraire actuel est repris par la ligne 105. L'alternance des lignes 105 et 365 permet 2 courses par heure entre Seedorf et Lyss		1
366 (30.366)	SB	Täuffelen - Walperswil - Aarberg (Bürgerbus)	-	-			AK Frienisberg 2030	Intégration de la ligne 366 (Bürgerbus) dans l'offre TP cantonale Itinéraire Täuffelen - Walperswil maintenu puis prolongé Kappelen - Lyss. Cadence horaire continue sur la journée du lundi au vendredi (environ 15 pc par jour ouvrable)	1	1
369 (30.369)	KB	Bellmund - Jens - Lyss	1	7	●	◆	Concept TP 2035 aggro. Bienne	Ligne supprimée et intégrée dans la ligne 22.087 prolongée à Lyss	X	-

Commentaires :

- **La ligne 77** est une solution transitoire jusqu'à l'introduction de la cadence semi-horaire sur la ligne de train RE. Selon l'état actuel de la planification, cela sera le cas en 2029 et la ligne 77 sera alors supprimée.
- **Lignes 86 et 87** (22.086 et 22.087) : Avec le renforcement des lignes 86 et 87, il en résulte une cadence d'environ 15 minutes entre Bienne et Bellmund, du lundi au vendredi en journée.
- **Lignes 100 et 105** (30.100 et 30.105) : Lignes sous responsabilité principale de la RKBM.

Ligne (tableau horaire) voir commentaire	Moyen de transport	Itinéraire actuel	NO - Niveau d'offre 2022	PS - Paires de course 2022	UTIL - Taux d'utilisation 2022	TCC - Taux couverture coûts 22	Source de la proposition	Proposition	Modification du niveau d'offre	Priorité
521-524 (30.521)	SB	Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach	3	33	■	●	Etude TP Ins/Erlach + Entre-deux- Lacs	Nouvelle ligne 521 indépendante avec itinéraire Ins - Tschugg - Erlach - Le Landeron Cadence horaire continue en journée, soit environ 17 pc. du lundi au vendredi.	2	1
521-524 (30.521)	SB	Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach	3	33	■	●	Etude TP Ins/Erlach + Entre-deux- Lacs	Nouvelle ligne 522 indépendante avec itinéraire Ins - Vinelz - Erlach - Le Landeron - Cressier NE - Cornaux - St-Blaise - Marin Cadence horaire continue en journée, soit environ 17 pc. du lundi au vendredi.	2	1
525 (30.525)	SB	Erlach - Vinelz - Lüscherz	1	15	◆	■	Etude TP Ins/Erlach + Entre-deux- Lacs	Nouvel itinéraire Marin - Wavre - Gals - Erlach - Vinelz - Lüscherz Cadence horaire continue, soit environ 19 pc. du lundi au vendredi	2	1
526 (30.526)	SB	Erlach - Gals - Le Landeron	1	12	■	◆	Etude TP Ins/Erlach + Entre-deux- Lacs	Ligne supprimée et intégrée dans les lignes 30.521, 30.522 et 30.527	X	-
527 (30.527)	SB	Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)	1	5	●	■	Etude TP Ins/Erlach + Entre-deux- Lacs	Nouvel itinéraire Le Landeron - Gals - Gampelen - Ins Cadence horaire en HP matin, midi et soir, soir environ 10 pc. du lundi au vendredi		1
33 (40.033)	SB	Grenchen - Arch - Büren a.A.	2	16	●	■	Buskonzept Grenchen 2026	Itinéraire selon ligne D du concept bus Granges: Grenchen - Arch - Rüti bei Büren - Büren an der Aare Cadence 60 minutes, en HP 30 minutes, soit 22,5 pc. du lundi au vendredi		1
34 (40.034)	GB	Grenchen - Lengnau - Pieterlen - Biel/Bienne	3	33	◆	■	Buskonzept Grenchen 2026	Itinéraire selon ligne A du concept bus Granges: Bettlach - Grenchen - Lengnau [- Biel/Bienne] Section Lengnau - Granges (Sonnematt) : cadence continue 30 minutes soit 38 pc. du lundi au vendredi Section Biel/Bienne, Stadien/Stades - Lengnau: cadence 30 min. HP matin et soir soit 11 pc. du lundi au vendredi. Itinéraire direct entre Lengnau Gemeindehaus et Pieterlen Gemeindehaus (Sud de Lengnau voir ligne E)		1
26 (40.026)	GB	Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof					Buskonzept Grenchen 2026	Itinéraire selon ligne E du concept bus Granges: Bettlach, Dorfplatz - Grenchen Süd - Lengnau, Industrie Süd Section Grenchen - Lengnau: cadence 30 minutes aux heures de pointe matin et soir, soit 12 pc. du lundi au vendredi		1

4.4 Propositions relatives aux lignes de bus locales

Ligne (tableau horaire) ■ voir commentaire	Moyen de transport	Itinéraire actuel	NO - Niveau d'offre 2022	PS - Paires de course 2022	UTIL - Taux d'utilisation 2022	TCC - Taux couverture coûts 22	Source de la proposition	Proposition	Modification du niveau d'offre	Priorité
1 (22.001)	GB	Löhre - Biel Bahnhof - Stadien	4	114	●	■	Concept TP 2035 aggro Bienne	Nouvel itinéraire Brügg - Biel/Bienne Bahnhof/gare - Bözingenfeld/Champ de Boujean (terminus Centre Boujean) Maintien des cadences actuelles		1
2 (22.002)	GB	Brügg - Bahnhof Biel - Orpundplatz	4	102	◆	●	Concept TP 2035 aggro Bienne	Nouvel itinéraire Biel/Bienne Löhre/Mauchamp - Bahnhof/Gare - Stadien/Stades Maintien des cadences actuelles		1
5 (22.005)	SB	Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	4	68	■	■	Concept TP 2035 aggro Bienne	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.		1
6 (22.006)	SB	Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	4	73	■	■	Concept TP 2035 aggro Bienne	Nouvel itinéraire Biel/Bienne Klinik Linde/Clinique des Tilleuls - Bahnhof/Gare - Spitalzentrum/Centre hospitalier Maintien des cadences actuelles		1
7 (22.007)	GB	Nouvelle ligne	-	-			Concept TP 2035 aggro Bienne	Nouvelle ligne Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Bözingenfeld/Champ de Boujean via Südroute/Itinéraire Sud Cadence continue 30min., soit environ 35 pc. du lundi au vendredi. Si la demande le justifie, densification aux heures de pointe du matin et du soir à la cadence de 15' : environ 40 paires de courses	3/4	1
8 (22.008)	SB	Klinik Linde - Biel Bahnhof - Fuchsenried	4	73	■	■	Concept TP 2035 aggro Bienne	Nouvel itinéraire Port - Nidau - Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Fuchsenried Maintien des cadences actuelles		1
10 ■ (22.010)	GB	Nouvelle ligne	-	-			Concept TP 2035 aggro Bienne	Nouvelle ligne Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean - Pieterlen (schnellinie/direct) Cadence 30min. Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean + cadence 60min. Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean - Pieterlen, soit environ 45-50 pc. du lundi au vendredi	4	1
10 ■ (22.010)	GB	Nouvelle ligne	-	-			Pieterlen	Exploitation les samedis, dimanches et fêtes (en correspondance avec la S20 pour la liaison avec Grenchen)		2
11 ■ (22.011)	SB	Bahnhof Biel - Magglingenbahn - Rebenweg	3	35	◆	◆	Concept TP 2035 aggro Bienne	Nouvel itinéraire Biel/Bienne Schwanengasse-Güterbahnhof/Rue des Cygnes-Gare marchandises - Bahnhof/Gare - Magglingenbahn/Funi Macolin - Rebenweg/Chemin des Vignes		1
11 ■ (22.011)	SB	Bahnhof Biel - Magglingenbahn - Rebenweg	3	35	◆	◆	Concept TP 2035 aggro Bienne	Augmentation de cadence à 15 minutes aux heures de pointe du lundi au vendredi +10 à 12 paires de courses du lundi au vendredi	4	1

Commentaires :

- **Ligne 10** (22.010) : Eventuellement tracé légèrement différent entre Omega et Mâche pour les courses vers Pieterlen dans le contexte de l'électrification
- **Ligne 11** (22.011) : L'évaluation du taux de couverture des coûts s'améliore en 2023 et atteint ainsi l'exigence minimale

4.5 Propositions non priorisées

Les propositions ci-dessous ne seront pas priorisées et pas incluses dans le SOR 2027-2030.

Le commentaire présente la justification correspondante à chaque cas. Plusieurs propositions seront analysées plus en détail dans des études de planification TP au cours des prochaines années par la CRT1 afin de pouvoir être éventuellement reprises dans le prochain SOR (2031-2034).

Ligne (tableau horaire)	Moyen de transport	Itinéraire actuel	NO - Niveau d'offre 2022	PS - Paires de course 2022	UTIL - Taux d'utilisation 2022	TCC - Taux couverture coûts 22	Source de la proposition	Proposition	Modification du niveau d'offre	Priorité
41 (21.041)	SB	Tavannes - Reconvilier - Bellelay - Lajoux JU - Les Genevez	1	13	■	■	Reconvilier	Création d'un nouvel arrêt à Reconvilier au niveau de la COOP entre les arrêts Reconvilier, FMB et Tavannes, route de Reconvilier		-
Commentaire : La CRT1 prend acte de la demande. Selon l'étude de mobilité durable Bellelay, la ligne 41 ne dessert plus le tronçon Tavannes – Reconvilier sur lequel est situé l'arrêt demandé. En outre, la simple création d'arrêt ne relève pas du schéma d'offre régional. Cela pourra être étudié dans l'étude du schéma d'offre bus Loveresse / vallée de Tavannes.										
-	-	-	-	-			Loveresse	Desserte de Loveresse par les TP (2 arrêts bas et haut du village)		-
Commentaire : La CRT1 prend acte et soutient la demande. Le niveau de maturité et de précision des propositions ne permet pas leur inscription en l'état dans le schéma d'offre régional. La CRT1 prévoit de réaliser l'étude du schéma d'offre bus Loveresse / vallée de Tavannes en 2025, pour l'inscription des propositions dans le prochain schéma d'offre régional 2031-2034.										
-	-	-	-	-			Sonceboz-Sombeval	Création desserte TP de Sonceboz notamment zone activités Blanches-Terres		-
Commentaire : La CRT1 prend acte et soutient la demande. Le niveau de maturité et de précision des propositions ne permet pas leur inscription en l'état dans le schéma d'offre régional. La CRT1 prévoit de réaliser l'étude du schéma d'offre bus de Sonceboz en 2027, pour l'inscription des propositions dans le prochain schéma d'offre régional 2031-2034.										
72 (22.072)	GB	Biel/Bienne – Meinisberg	3	43	●	●	Safnern	Prolongement de la ligne de Meinisberg à Grenchen		-
Commentaire : La CRT1 prend acte de la demande. Dans le cadre de l'étude Buskonzept Grenchen 2026 la liaison Meinisberg – Grenchen n'a pas été retenue en raison d'un faible potentiel de demande au regard des coûts et de l'arrêt de l'exploitation pilote sur cette liaison.										
33 (21.033)	SB	Tramelan - Glovelier - Bassecourt	1	12	●	◆	Tramelan	Ajout d'un arrêt au « Chemin de Lovières » avec prolongement depuis Les Reussilles. Opportunité de desserte locale de Tramelan identifiée dans l'étude mobilité durable Bellelay.		-
131 (22.131)	SB	Tramelan - St-Imier	1	12	●	■	Tramelan	Ajout d'un arrêt au « Chemin de Lovières » avec détour de la ligne		-
131 (22.131)	SB	Tramelan - St-Imier	1	12	●	■	Tramelan	Prolongement de la ligne de Tramelan, gare à Tramelan, Dessous (arrêt Noctambus N21 / 22.821) des trajets à vide des bus entre Tramelan gare et dépôt C.J.		-
131 (22.131)	SB	Tramelan - St-Imier	1	12	●	■	Tramelan	Extension de la durée d'exploitation au-delà des dernières courses (Tramelan départ 17.25 / St. Imier départ 18.46) par ajout de courses en fin de journée du lundi au vendredi		-
131 (22.131)	SB	Tramelan - St-Imier	1	12	●	■	Tramelan	Ajout de 2 paires de courses en soirée les fins de semaine		-
Commentaire : La CRT1 prend acte et soutient les demandes. Le niveau de maturité et de précision des propositions ne permet pas leur inscription en l'état dans le schéma d'offre régional. La CRT1 prévoit de réaliser l'étude du schéma d'offre bus de Tramelan en 2026, pour l'inscription des propositions dans le prochain schéma d'offre régional 2031-2034.										

Ligne (tableau horaire)	Moyen de transport	Itinéraire actuel	NO - Niveau d'offre 2022	PS - Paires de course 2022	UTIL - Taux d'utilisation 2022	TCC - Taux couverture coûts	Source de la proposition	Proposition	Modification du niveau d'offre	Priorité
105 (30.105)	GB	Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss	2	20	●	●	Seedorf	Ajout de courses Seedorf – Lyss en soirée		-
<u>Commentaire :</u> Les mesures issues du schéma d'offre Frienisberg 2030, en particulier les modifications d'itinéraires des lignes 30.105 et 30.361 conduiront à un ajout de courses en soirée entre Seedorf et Lyss (via Aarberg). Une proposition spécifique supplémentaire dans le SOR n'est donc pas nécessaire.										
362 (30.362)	SB	Lyss - Schnottwil	1	15	●	■	AK Frienisberg 2030	Nouvelle cadence 30min. en HP pour correspondre aux cadences de la ligne 363 (exploitation commune).		-
363 (30.363)	SB	Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden	1	16	●	◆	AK Frienisberg 2030	Nouvelle cadence 30min. en HP pour avoir une vraie cadence semi-horaire aux deux arrêts de la Bernstrasse à Lyss, suite à la modification de la ligne 105.		-
363 (30.363)	SB	Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden	1	16	●	◆	RBS	Prolongement de courses Lyss – Grossaffoltern – Vorimholz à Bätterkinden pour améliorer la ponctualité et la stabilité de l'horaire (surtout vers midi).		-
<u>Commentaire :</u> Le niveau de maturité et l'opportunité des propositions ne permet pas leur inscription en l'état dans le schéma d'offre régional, notamment car la ligne 363 n'atteint pas l'exigence minimale relative à la couverture des coûts. La CRT1 prévoit de réaliser l'étude du schéma d'offre bus à et autour de Lyss en 2025, pour l'inscription des propositions dans le prochain schéma d'offre régional 2031-2034.										
M35 (22.935)	SB	Biel - Port - Bellmund - Jens - Kappelen - Aarberg - Lyss	1	0.5	●	■	Seedorf	Modification d'itinéraire de Lyss à Aarberg via Wiler et Seedorf		-
<u>Commentaire :</u> La CRT1 prend acte de la demande. Les lignes nocturnes sont intégrées pour la première fois dans le schéma d'offre régional. La proposition les concernant sont à traiter dans le cadre de l'étude cantonale en cours de réalisation.										
12 (22.012)	SB	Brügg BE – Biel/Bienne Bözigenfeld/Champs-de-Boujean	1	10	●	■	Brügg	Révision du modèle de financement des TP car la contribution financière de la commune est trop élevée.		-
86 (22.086)	GB	Biel/Bienne - Bellmund - Aarberg	2	20	●	●	Plusieurs	Amélioration de la régularité des lignes 86 et 87.		-
898 (30.898)	SB	Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.	2	25	●	■	Rapperswil	Amélioration de la ponctualité pour garantir la correspondance avec la S3 à Münchenbuchsee, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir.		-
<u>Commentaire :</u> La CRT1 prend acte des demandes dont le contenu ne relève toutefois pas du schéma d'offre régional.										
132 (21.132)	MB/SB	La Neuveville - Le Landeron - Plateau de Diesse	2	33	■	■	Plateau de Diesse	Nouvelle liaison bus entre Plateau de Diesse (Lamboing) et Orvin		-
<u>Commentaire :</u> La CRT1 prend acte de la demande. Dans le cadre de l'étude du schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienne et le Plateau de Diesse, la liaison avec Orvin n'a pas été retenue en raison d'un faible potentiel de demande au regard des coûts.										
70 (22.070)	SB	Biel/Bienne - Orvin - Les Prés-d'Orvin	2	16	●	■	Orvin	Déviation de la ligne par l'arrêt Orvin, Cheval Blanc sur la route de Frinvillier.		-
<u>Commentaire :</u> La CRT1 prend acte de la demande. Le niveau de maturité et l'opportunité de la requête ne permet pas son inscription en l'état dans le schéma d'offre régional, notamment en l'absence de possibilité de faire demi-tour sur la route de Frinvillier et du temps de parcours supplémentaire que le détour implique pour les usagers actuels et l'exploitation de la ligne. La CRT1 prévoit de réaliser l'étude des schéma d'offres des axes Evillard et Frinvillier, pour l'inscription des propositions dans le prochain schéma d'offre régional 2031-2034.										

4.6 Perspectives du schéma d'offre régional 2031-2034

L'amélioration des offres régionales et locales en transports publics, que ce soit pour assurer une desserte équilibrée des territoires répondant au mieux à leurs besoins ou pour optimiser leur efficacité, est une tâche complexe effectuée en continue.

Les réflexions menées pour la CRTU, l'évaluation des performances du SOR 2022-2025 et l'élaboration du SOR 2027-2030 ont permis d'identifier des secteurs ou axes pour lesquels un réexamen de l'offre est souhaitable. Ainsi, en prévision du schéma d'offre régional 2031-2034 et selon le programme de travail actuel, les études suivantes sont envisagées :

- Schéma d'offre bus Loveresse
- Schéma d'offre bus Valbirse ;
- Schéma d'offre bus de Lyss ;
- Schéma d'offre bus de Tramelan ;
- Schéma d'offre bus de Sonceboz (y compris zone d'activités Blanches-Terres) ;
- Schéma d'offre bus à Moutier et environs (couronne prévôtoise) ;
- Schéma d'offre axes Evilard/Frinvillier (train/funiculaire/bus) ;
- Schéma d'offre des bus nocturnes sur le territoire de la CRT1 (Moonliner notamment) ;
- Concept TP 2035 Agglomération Bienne – Mise en œuvre 2^e étape 2031-2034 ;
- Mise en œuvre de la vision RER Bienne 2045.

5. Vision 2040

5.1 Place de la vision 2040 dans les instruments de planification

Les stratégies à moyen et long terme pour les transports publics sont présentées dans plusieurs instruments de planification, tels le plan directeur cantonal et la stratégie globale de mobilité du canton de Berne, les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation ainsi que les projets d'agglomération. Ces documents, qui permettent une bonne vision à une large échelle, approfondissent des axes particuliers comme la coordination entre développement territorial et transports ou les besoins en infrastructures de transport.

Les mesures ou requêtes à court et moyen terme du schéma d'offre régionale sont principalement issues des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation, d'études de concepts d'offre TP pour des secteurs ou corridors particuliers, des phases de consultation, en particulier des communes et exploitants. Les approches adoptées sont le plus souvent très localisées, à une échelle bien inférieure à celle de la CRT1.

La thématique principale du schéma d'offre régionale, c'est-à-dire l'intensité d'offre sur le réseau de transports publics pour simplifier, n'est pas traitée à moyen ou long terme sur une échelle territoriale correspondant à la CRT1. Dans le cadre de l'élaboration du SOR, il existe toutefois un besoin afin de pouvoir plus facilement faire le lien entre des planifications à large échelle et long terme avec des demandes « ponctuelles », pour confirmer qu'elles s'inscrivent bien dans une stratégie d'ensemble cohérente, notamment. **La vision 2040 vise à combler ce besoin en offrant une image du réseau de transports publics à plutôt long terme et de l'intensité de son offre plus concrète que celle fournie par d'autres documents stratégiques à long terme, desquels elle tire son contenu.** Elle sert ainsi de base à la CRT1 pour les futures études de planification TP pour des sous-zones ou corridors spécifiques et pour les schémas d'offre régionaux quadriennaux.

5.2 Objectifs généraux des transports publics

Comme il est rappelé dans le schéma d'offre du canton de Berne pour les transports publics 2022-2025, il est indiqué dans la Constitution cantonale que le canton et les communes encouragent les transports publics et l'adoption de moyens de transport respectueux de l'environnement.

La Stratégie de mobilité globale 2022 du canton esquisse l'orientation à long terme et les lignes d'action de la politique de mobilité du canton de Berne. Elle repose sur les quatre axes suivants :

- **éviter** l'augmentation du trafic, notamment en coordonnant le développement des transports et celui de l'urbanisation et en regroupant les flux de personnes et de marchandises ;
- **transférer** le trafic vers des pratiques vertueuses, les parts des transports publics et de la mobilité douce au volume total devant s'accroître ;
- **gérer harmonieusement** le trafic restant, c'est-à-dire de manière respectueuse de l'environnement et des zones d'habitation, en tenant compte des capacités et de la finabilité de l'infrastructure ;
- **mettre en réseau** les modes de transport par une interconnectivité physique et numérique des offres de mobilité multimodales afin de créer des chaînes de mobilité intéressantes et d'en optimiser le système.

Sur cette base, les principes généraux régissant l'offre TP tels que définis dans l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période d'horaires 2022 à 2025 sont :

- Il faut garantir, sur tout le territoire cantonal, une **offre de base de transports publics attractive, adaptée à la demande et à son potentiel.**
- Les transports publics sont le **mode de transport de base dans, vers et entre les agglomérations.**

- Dans les **centres régionaux et leurs bassins de population, de même que dans les zones à densité de population moyenne, les transports publics et les transports individuels couvrent conjointement les besoins.** Il faut rechercher une complémentarité optimale.
- **Dans les zones à faible densité de population, les transports publics garantissent une mobilité minimale.**
- L'offre est ajustée à la demande. Les paramètres déterminants à cet effet sont arrêtés dans l'ordonnance sur l'offre de transports publics.
- Lors de l'élaboration de l'horaire, on s'efforcera **d'adopter le système cadencé, de garantir autant que possible de bonnes correspondances et d'utiliser efficacement les moyens d'exploitation.**
- Les transports publics doivent être conçus de manière à convenir aux personnes handicapées.
- L'offre en transports publics est développée dans une perspective d'avenir.
- Pour les trajets de 15 minutes au plus, voyager debout en 2e classe est considéré comme étant tolérable.

5.3 Développements prévus de l'offre en transports publics

Développement de l'offre ferroviaire

En matière d'**offre ferroviaire grandes lignes**, les développements prévus concernent principalement le renforcement sur la ligne dite du « Pied du Jura » avec la cadence semi-horaire sur les axes Lausanne – Biel/Bienne – Zürich – Suisse orientale et Bâle – Delémont – Biel/Bienne, prolongée une fois par heure à Genève Aéroport. A plus long terme, le train IR/RE à cadence semi-horaire prévu entre Solothurn – Zürich et la Suisse orientale pourrait être prolongé à Biel/Bienne. Dans l'ensemble, la structure de l'offre ferroviaire grandes lignes et ses nœuds sont conservés et renforcés.

Les développements de **l'offre ferroviaire régionale** ont été présentés au chapitre 3 de ce rapport. Il est notamment prévu à moyen-long terme (horizons 2035-2040) :

- le renfort d'une offre accélérée de type RE avec, entre Berne et Bienne, deux trains par heure sans arrêt et deux trains par heure avec arrêts à Lyss et Bern Wankdorf ;
- le renfort et la diversification de l'offre de type S-Bahn avec 3 lignes cadencées à 30 minutes, offrant conjointement jusqu'à 6 trains par heure :
 - une ligne Berne – Bienne avec arrêt dans toutes les gares, correspondant à la ligne S3 actuelle ;
 - une nouvelle ligne tangentielle accélérée Berne – Grenchen, direct depuis Brugg sans passer par Bienne
 - une nouvelle ligne tangentielle accélérée Bienne – Münsingen – Thun, direct depuis Zollikofen jusqu'à Ostermündingen sans passer par Berne.
- sur les branches reliant Biel/Bienne avec Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Tavannes/Moutier ainsi qu'entre Tavannes et Tramelan, l'offre visée est constituée d'un train régional s'arrêtant partout et d'un train accéléré permettant ensemble une cadence aussi proche que possible de la cadence semi-horaire.

A plus long terme (horizon 2045), il est envisagé de renforcer le rôle du RER / S-Bahn à Biel/Bienne avec la création de nouvelles haltes ainsi que le prolongement de lignes. L'objectif est de prolonger la ligne Neuchâtel – Bienne jusqu'à Grenchen Nord et la ligne Solothurn – Bienne jusqu'à Sonceboz-Sombeval. En outre, l'offre sur la ligne Bienne – Täuffelen – Ins doit être augmentée.

Le schéma stratégique à long terme est alors tel que représenté dans la figure ci-après.

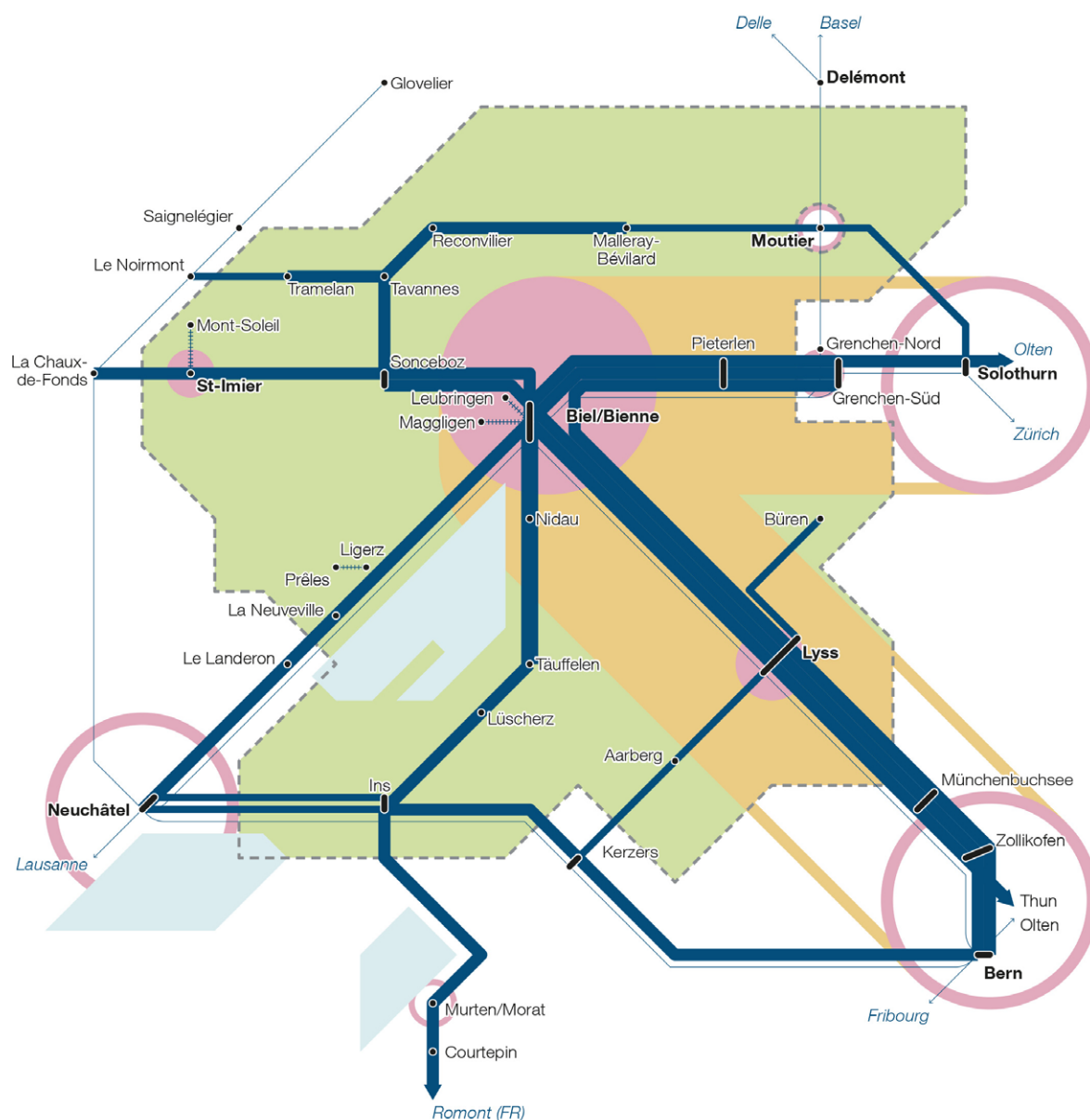
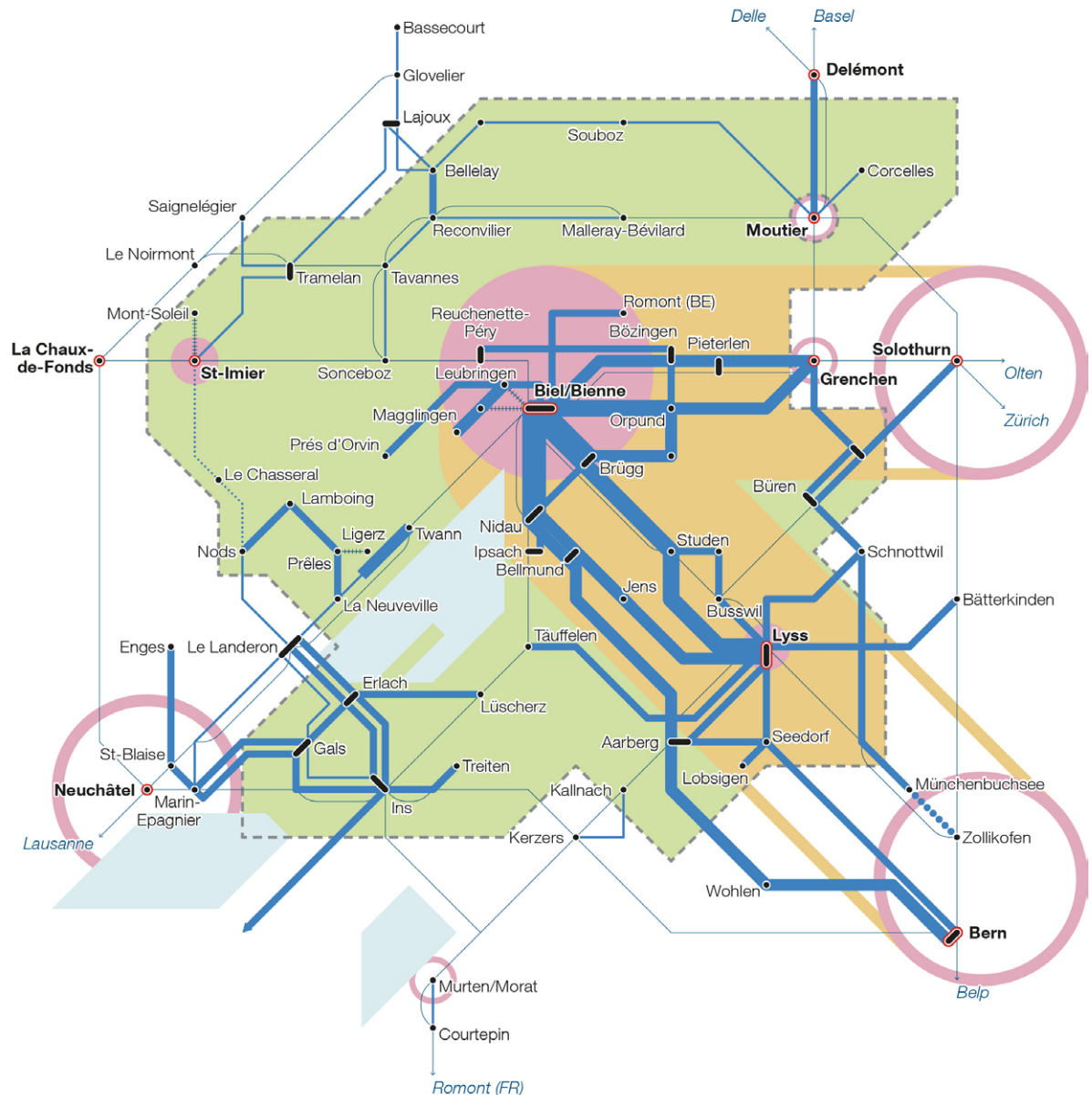


Figure 15 – Schéma stratégique à long terme de l'offre ferroviaire

Développements prévus de l'offre bus

Le développement de l'offre bus n'est pas planifié à une échelle aussi globale et un horizon aussi lointain que l'offre ferroviaire, car ne nécessitant, généralement, pas la réalisation d'infrastructure aussi conséquente. Ce développement s'appuie donc sur les planifications locales existantes et leurs objectifs, qui ont été synthétisées au chapitre 3 de ce rapport.



Légende :

Niveau d'offre :

- 1 (4-15 paires de courses par jour)
- 2 (16-25 paires de courses par jour)
- 3 (26-39 paires de courses par jour)
- 4 (≥40 paires de courses par jour)
- circule ponctuellement

• autres lignes de bus locales

— lignes de train

..... funiculaire

--- périmètre de la CTR1

○ centres urbains des agglomérations dans / hors périmètre CRT1

○ centres régionaux dans / hors périmètre CRT1

■ ceinture des agglomérations et axes de développement

■ espaces ruraux, régions de collines et de montagnes

2309_230405a-pam-Bus-2040-Bleu-FR - 10.01.25

Figure 16 – Schéma stratégique à long terme de l'offre bus

En se basant sur les réseaux et niveaux d'offre, trois secteurs aux caractéristiques distinctes émergent :

- Le cœur de l'agglomération biennoise qui dispose d'une vision à moyen-long terme de l'évolution de l'offre bus. Elle peut être principalement caractérisée par des liaisons radiales fréquentes (cadence de 7,5 minutes) et capacitatives et le développement de lignes tangentielles ;
- La ceinture des agglomérations et axes de développement dans lesquels il existe généralement une vision de l'offre bus à moyen terme, en lien avec le développement de l'offre S-Bahn. Le réseau s'articule principalement autour :
 - des liaisons principales à la cadence de base semi-horaire, pouvant être localement renforcées à 15 minutes, par exemple par des superpositions de ligne et lorsque la demande le justifie ;
 - de lignes complémentaires de maillage permettant des connexions à tous les centres proches, avec une cadence horaire continue au moins.
- Les autres secteurs, principalement des espaces ruraux, de collines et de montagne selon la nomenclature du plan directeur cantonal qui disposent surtout d'une vision opérationnelle à court terme de leur réseau de bus, le plus souvent organisé en rabattement sur la gare ou le nœud TP le plus proche avec des cadences optimisées en fonction de la demande.

Les orientations de développement de l'offre bus par secteurs sont dans l'ensemble cohérentes entre elles et avec les développements de l'offre ferroviaire, sur laquelle les lignes de bus se rabattent. Des ajustements d'ordre opérationnel permettant la mise en cohérence des offres de transports publics peuvent encore être nécessaires, en fonction du rythme de mise en œuvre des développements et, par exemple, pour garantir la faisabilité et la qualité des correspondances dans les nœuds. Ces ajustements peuvent conduire à un réseau effectif légèrement différent de celui découlant des orientations de développement.

5.4 Stratégie d'offre de la vision 2040

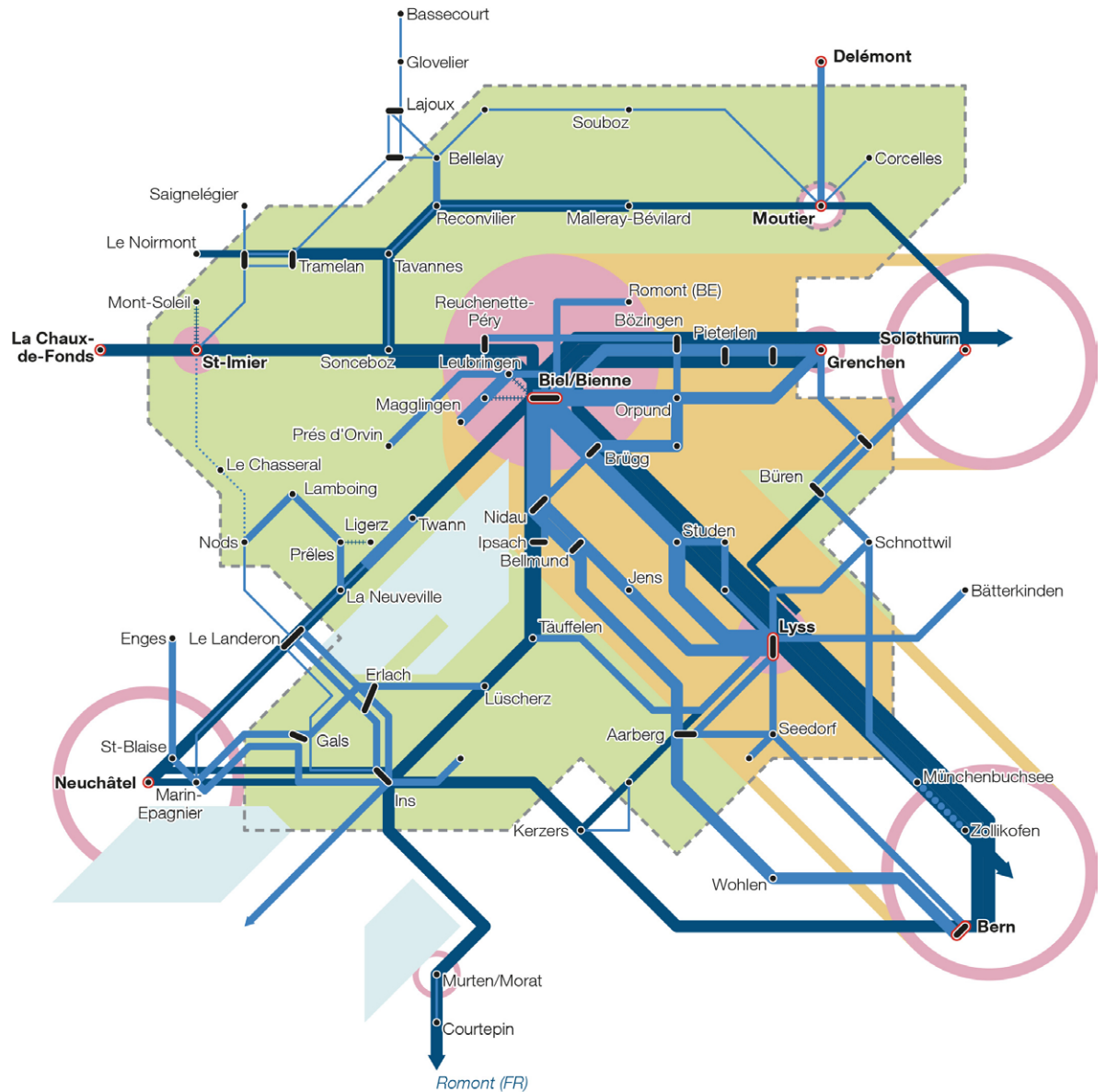
En s'appuyant sur les constatations précédentes, elles-mêmes tirées de différents instruments de planification de l'offre en transports publics, une déclinaison d'objectifs adaptés selon trois secteurs distincts sont définis :

- en centre d'agglomération :
 - S-Bahn jusqu'à la cadence 7,5 minutes (superposition de lignes) avec densification des haltes.
 - liaisons ferroviaires rapides et capacitatives entre les centres, dans et hors de l'agglomération.
 - lignes de bus radiales fréquentes, avec des cadences généralement de 7,5 à 10 minutes.
 - développement de lignes de bus tangentielles rapides.
 - développement d'offres multimodales et de maîtrise de la demande en transports individuels motorisés
- dans la ceinture d'agglomération et le long d'axes de développement :
 - réseaux de centres desservis par le S-Bahn à la cadence 15 minutes
 - lignes de bus principales connectant aux agglomérations et/ou aux centres, avec une cadence semi-horaire en principe ;
 - lignes complémentaires de maillage offrant des liaisons directes aux centres/nœuds TP les plus proches, avec une cadence horaire continue en principe
 - reports des transports individuels motorisés vers les TP
- pour les secteurs ruraux :
 - desserte des centres par au moins une ligne de train, idéalement à la cadence semi-horaire
 - desserte TP de base par une ligne en rabattement sur le nœud TP le plus proche. L'offre est adaptée à la demande et à son potentiel et cible idéalement une cadence horaire continue

éventuellement renforcée à la cadence semi-horaire aux heures de forte fréquentation (heures de pointe pendulaire et/ou touristique)

- enjeux d'accessibilité TP (et plus généralement par les modes alternatifs au transports individuels motorisés) ainsi que de complémentarité entre les modes.

Les lignes complémentaires au réseau de base, par exemple les lignes nocturnes circulant entre minuit et 5h les week-ends, sont organisées autant que possible selon les mêmes principes que le réseau de base, afin d'en faciliter l'appropriation et la compréhension par le public, y compris les utilisateurs occasionnels.



Légende :		
Niveau d'offre :	● autres lignes de bus locales	● centres urbains des agglomérations dans / hors périmètre CRT1
— 1 (4-15 paires de courses par jour)	 funiculaire	● centres régionaux dans / hors périmètre CRT1
— 2 (16-25 paires de courses par jour)	--- périmètre de la CTR1	■ ceinture des agglomérations et axes de développement
— 3 (26-39 paires de courses par jour)		■ espaces ruraux, régions de collines et de montagnes
— 4 (≥40 paires de courses par jour)		
..... cercle ponctuellement		

2309_230-f05b-pam-Bus-Trains-2040-Bleu-FR – 10.01.25

Figure 17 – Schéma stratégique à long terme des offres ferroviaire et bus

5.5 Mobilité combinée et interfaces TP

La **mobilité combinée** correspond à l'utilisation de plusieurs moyens de transport au cours d'un même trajet. Il existe différentes combinaisons de moyens de transport qui nécessitent des infrastructures particulières pour passer efficacement et confortablement d'un mode à l'autre :

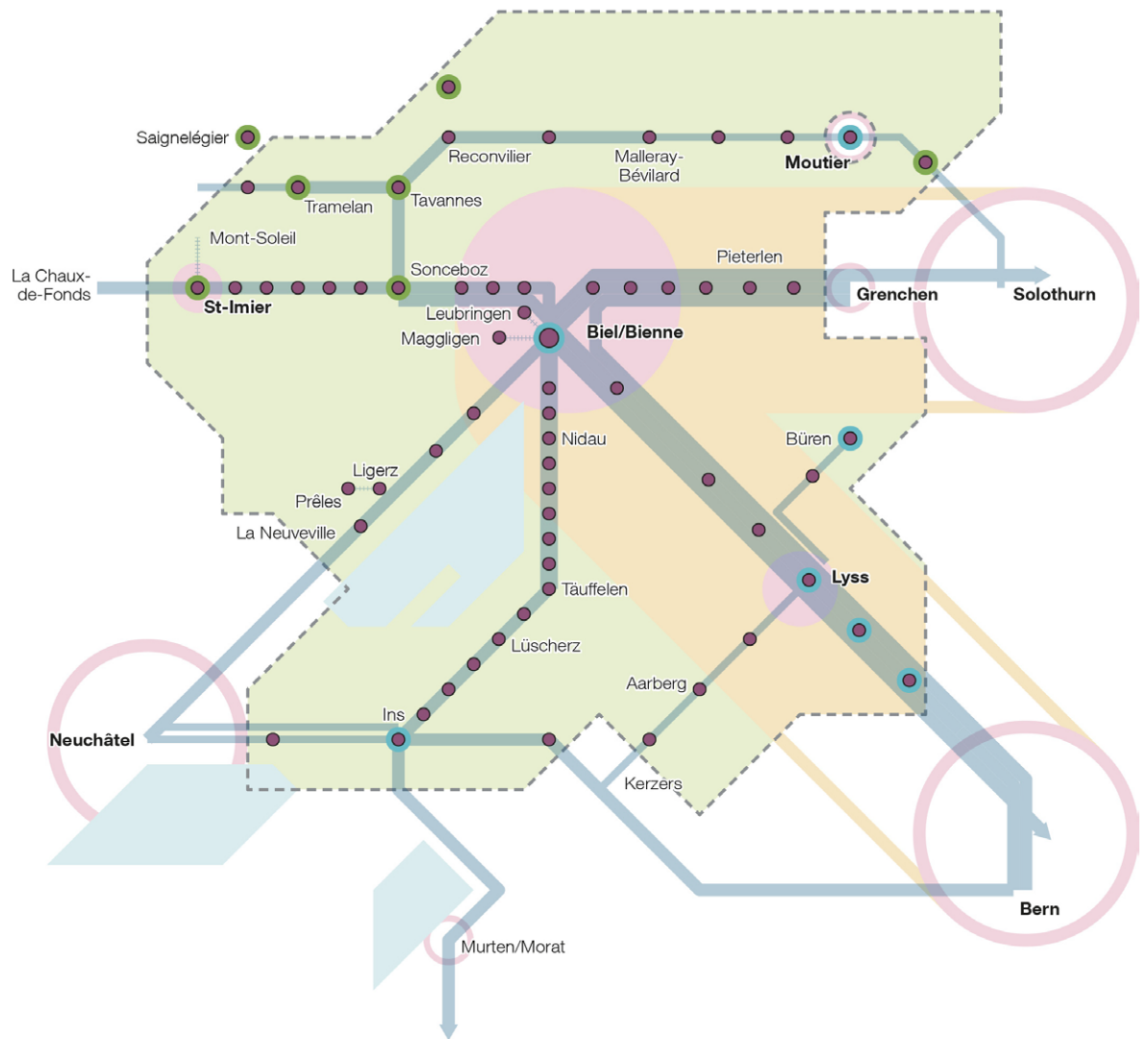
- le park-and-ride = combinaison de la voiture ou de la moto avec le bus ou le train ;
- le bike-and-ride = combinaison du vélo, vélo électrique ou du cyclomoteur avec le bus ou le train ;
- le kiss-and-ride = système permettant aux conducteurs/trices de véhicules d'embarquer et de débarquer des personnes à un emplacement situé à proximité d'un arrêt de transports publics ;
- le car-pooling = covoiturage, avec départ/arrivée à des places de stationnement situées à proximité de l'autoroute
- le car-sharing = utilisation partagée de voitures par des personnes qui renoncent à posséder leur propre véhicule

La mobilité combinée permet d'étendre la zone de desserte des transports publics. Selon la Stratégie global de mobilité du canton de Berne, le transport combiné est promu à l'aide d'une approche à large échelle pour les installations B+R et d'une approche décentralisée pour les installations P+R. Pour les P+R, il est important que la courte distance jusqu'à l'arrêt de TP soit parcourue en voiture et la longue distance jusqu'au centre-ville en train.

La mobilité combinée peut s'appuyer sur un réseau **d'interfaces de transport** bien pensées et jouissant d'un bon emplacement, favorisant ainsi une gestion du trafic plus efficace et durable. Les interfaces de transport sont les points de rencontre fonctionnels pour différents modes de transport et offres de mobilité. Les offres TP doivent être coordonnées entre elles au niveau des interfaces qui forment ainsi des nœuds TP.

L'idée d'intermodalité, prenant en compte la mobilité combinée et les interfaces de transport, est déjà bien développée et la mise en œuvre engagée, au niveau des gares dans les agglomérations. Les potentiels de l'intermodalité hors des agglomérations (cœur et ceinture) restent à affirmer et à développer. Il est notamment important d'encourager la réalisation de **bike-and-ride hors des zones agglomérées et hors des gares, c'est-à-dire le long des lignes de bus les plus structurantes**. Cela permet d'étendre la zone de desserte des TP à des secteurs plus difficiles d'accès ou avec des potentiels de demande réduits et/ou d'y augmenter leur efficacité.

En agglomération (cœur et ceinture), l'offre en transports publics est plus dense et fréquente et les enjeux de reports modaux plus marqués que dans les secteurs hors agglomération. L'implantation de park-and-ride devrait être plus limitée pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs aux transports individuels motorisés sur la totalité du trajet.



Légende :

- B+Rail
- P+Rail et B+Rail
- autopartage et B+Rail
- périmètre de la CRT1
- centres urbains des agglomérations dans / hors périmètre CRT1
- centres régionaux dans / hors périmètre CRT1
- ceinture des agglomérations et axes de développement
- espaces ruraux, régions de collines et de montagnes

2309_230-f07-sba-Off-Multi-FR – 10.01.25

Figure 18 – Principaux sites existants et planifiés de mobilité combinée.

5.6 Mobilité de loisirs et touristique en TP

Le territoire de la CRT1 comporte de très nombreux générateurs de mobilité de loisir et touristique, de nature et d'importance très différentes. Il n'est pas ici visé d'établir une analyse exhaustive mais de dégager les grands principes caractérisant le territoire. De tels sites touristiques, comme les sites naturels majeurs, les localités remarquables ou les débarcadères sont situés pour la plupart hors agglomération, où l'offre TP est la moins dense, ou en périphérie des centres. La majorité d'entre eux bénéficie déjà d'une desserte par les transports publics toutes les heures ou toutes les deux heures.

La desserte des sites de loisirs et touristique par les TP doit favoriser l'utilisation des lignes du réseau de base pour permettre simultanément attractivité et efficacité. Afin de faciliter l'organisation des dessertes TP, il est utile de qualifier la fréquentation des sites : annuelle, saisonnière ou événementielle, et son rayonnement local, régional ou plus large.

Pour les sites à fréquentation annuelle ou saisonnière et de rayonnement régional ou plus large, l'offre TP s'appuie au maximum sur les principes de la desserte TP de base en visant des cadences régulières et continues, au moins horaire durant la période de fréquentation touristique et de loisirs, en rabattement sur la gare la plus proche ou, à défaut, le nœud TP le plus proche.

Pour les sites les plus importants, l'étude d'une desserte TP directe depuis le(s) cœur(s) d'agglomération peut être envisagée comme un « produit d'appel », à raison de une à deux paires de courses les jours de fréquentation touristique aux heures les plus importantes.

Pour les sites à la fréquentation événementielle, il convient d'inciter à renforcer l'accessibilité TP et l'intermodalité par des services dédiés.

Dans tous les cas, des tarifs combinés facilement accessibles et la coopération opérationnelle des acteurs touristiques et du transport sont des attraits supplémentaires pour l'utilisation des transports publics.



Légende :

- | | |
|----------------------------------|---|
| △ débarcadère | perimètre de la CRT1 |
| ○ site touristique / de loisirs | centres urbains des agglomérations dans / hors périmètre CRT1 |
| Accessibilité TP : | centres régionaux dans / hors périmètre CRT1 |
| ■ 1 course par heure ou plus | ceinture des agglomérations et axes de développement |
| ■ 1 course par 2 heures ou moins | espaces ruraux, régions de collines et de montagnes |
| ■ pas de desserte (à 500 m) | |

2309_230-f08-sba-Tourisme-FR – 10.01.25

Figure 19 – Principaux sites touristiques et de loisirs existants

Annexe 1 – Contrôle d'efficacité 2022–2025 / Bilan des requêtes réalisés et non réalisés

Source	Cadre Horaire	Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Schéma offre cantonal 22-25	Réalisé (état 2024)	Prévu (projet horaire 2025)
Mandats évaluation	225/226	R41	Biel/Bienne - La Chaux-de-Fonds / Moutier	Tous les jours: train n°7146 de Bienne 0.26 à Tavannes 0.51 (voir ligne 237)	2	Non	Non	-
Mandats évaluation	237	R37	Le Noirmont - Tavannes	A) Tous les jours: train n°198 de Tavannes 0.53 à Tramelan 1.02 (voir ligne 226)	2	Non	Non	-
Mandats évaluation	237	R37	Le Noirmont - Tavannes	B) 3 paires de courses à 8.11. 14.11 et 15.11 au départ de Tavannes	1	Non	Non	-
Mandats évaluation	237	R37	Le Noirmont - Tavannes	C) 2 paires de courses à 9.11 et 10.11 au départ de Tavannes	2	Non	Non	-
Mandats évaluation	290	S37	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	A) Lundi-vendredi: Cadence intégrale 30' Täuffelen-Ins avec 3 paires de courses supplémentaires le matin	1	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation	290	S37	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	B) Samedi; Cadence intégrale 30' Täuffelen-Ins le midi et tôt l'après-midi avec 4 paires de courses supplémentaires	2	Non	Non	-
Mandats évaluation	290	S37	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	C) Dimanche: Cadence intégrale 30' Täuffelen-Ins le midi et tôt l'après-midi avec 5 paires de courses supplémentaires	2	Non	Non	-
Mandats évaluation	303	S31	Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne]	Prolongation S31 Berne dès 16.16 / Münchenbuchsee arr. 16.27 vers Bienne. y.c. contre-prestation Bienne dès 16.15 / Münchenbuchsee arr. 16.33	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	305	S5	Bern - Neuchâtel / - Murten	Tôt-S5 Berne dès env. 5h vers Neuchâtel avec correspondances grandes lignes Neuchâtel à 6.00	1	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation	410	S20	Biel/Bienne - Solothurn - Olten	Introduction nouveau train Biel/Bienne dès 23.53 tous les jours ouvrés	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	2020		Saint-Imier - Mont-Soleil	Maintien de l'offre existante	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	2022		Biel/Bienne - Magglingen/Macolin	Maintien de l'offre existante	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	2023		Biel/Bienne-Evilard/Leubringen	Maintien de l'offre existante	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	22. 072	72	Biel/Bienne – Meinisberg	A) Lundi-jeudi: Cadence intégrale 30' jusqu'à la fin de l'exploitation avec 2 paires de courses supplémentaires (identique VE-DI)	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	22. 072	72	Biel/Bienne – Meinisberg	B) Passage du niveau d'offre 3 au niveau d'offre 4 (condition préalable aux requêtes C et D)	1	Partiel	Oui	-
Mandats évaluation	22. 072	72	Biel/Bienne – Meinisberg	C) Lundi-vendredi: Introduction cadence 15' Meinisberg - Biel/Bienne avec 11 paires de courses supplémentaires le matin et soir aux heures de pointe	1	Partiel	Partiel	-

Source	Cadre Horaire	Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Schéma offre cantonal 22-25	Réalisé (état 2024)	Prévu (projet horaire 2025)
Mandats évaluation	22. 072	72	Biel/Bienne – Meinisberg	D) Lundi-vendredi: Introduction cadence 15' Meinisberg - Biel/Bienne aux heures de pointe le matin et dès midi en continu jusqu'à env. 19.00 avec 19 paires de courses supplémentaires. Mise en œuvre dans le cadre de l'arrêté intermédiaire du Schéma d'offre régional TP 2022-2025 dès l'horaire 2024	1	Non	Non	-
Mandats évaluation	22. 072	72	Biel/Bienne – Meinisberg	E) Dimanche: Cadence intégrale 30' de 10.00 à la fin de l'exploitation avec 2 paires de courses supplémentaires	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	22. 087	87	Biel Bahnhof - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel Bahnhof	A) Lundi-vendredi: Comblement de lacune de cadence l'après-midi avec 1 course en boucle supplémentaire	1	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation	22. 087	87	Biel/Bienne - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel/Bienne	B) Passage du niveau d'offre 1 au niveau d'offre 2 (condition préalable aux requêtes C et/ou A+D)	2	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation	22. 087	87	Biel/Bienne - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel/Bienne	C) Lundi-vendredi: Comblement de lacunes de cadences le matin et l'après-midi avec 2 courses en boucle supplémentaires	2	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation	22. 087	87	Biel/Bienne - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel/Bienne	D) Lundi-jeudi: Exploitation courses Biel/Bienne dès 23.20 aussi lundi-jeudi	3	Non	Non	-
Mandats évaluation	22. 087	87	Biel/Bienne - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel/Bienne	E) Samedi: Comblement de lacunes de cadences le matin et l'après-midi avec 2 courses en boucle supplémentaires	2	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation				Lancer rapidement une étude de concept / planification (résultats jusqu'à fin 2021 au plus tard) Mise en œuvre dès horaire 2023 avec reprise de l'exploitation de la ligne ferroviaire 411 entre Oberdorf et Moutier après l'assainissement du tunnel du Weissenstein		Prise connaissance	-	-
Mandats évaluation	21. 022	22	Moutier - Belprahon (- Corcelles BE)	Lancer rapidement une étude de concept / planification (résultats jusqu'à fin 2021 au plus tard) Mise en œuvre dès horaire 2023 avec reprise de l'exploitation de la ligne ferroviaire 411 entre Oberdorf et Moutier après l'assainissement du tunnel du Weissenstein		Prise connaissance	-	-
Mandats évaluation	21. 041	41	Tavannes - Reconvilier - Bellelay - Lajoux JU - Les Genevez	Horaire général du lundi au vendredi: - Course de Les Genevez à Reconvilier (départ entre 12.27 et 12.36) - Course de Reconvilier 12.55 à Bellelay 13.07	1	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation	30. 363	363	Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden	Suppression de la desserte de l'arrêt Ammerzwil Dorf (suppression du détour)	1	Oui	Oui	-

Source	Cadre Horaire	Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Schéma offre cantonal 22-25	Réalisé (état 2024)	Prévu (projet horaire 2025)
Mandats évaluation	30. 365	365	Aarberg - Seedorf	Maintenir l'offre existante Examen global à l'attention du Schéma d'offre régional 2026-2029 dans le cadre de l'étude "Examen du Schéma d'offre Freinisberg" (étude conjointe CRT1 et RKBM)	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	30. 369	369	Bellmund - Jens - Lyss	Intégration de l'exploitation pilote dans l'offre de base	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	30. 871	871	Jegenstorf - Messen - Waltwil / Balm b. Messen	A) Prolongement de ligne Messen-Waltwil avec cadence horaire vers Wengi et optimisation de la correspondance avec Jegenstorf	1	Partiel	Non	Non
Mandats évaluation	30. 871	871	Jegenstorf - Messen - Waltwil / Balm b. Messen	B) 2 prolongations de courses Messen-Waltwil-Messen à env 11.00 et 15.00 Uniquement rétablissement si requête A n'est pas mise en œuvre	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	30. 898	898	Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.	A) Passage du niveau d'offre 2 au niveau d'offre 3	1	Non	Non	-
Mandats évaluation	30. 898	898	Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.	B) Cadence accrue aux heures de pointe le matin et le soir avec chaque fois une paire de courses	1	Non	Non	-
Mandats évaluation	40. 008	8	Büren an der Aare - Solothurn	A) Passage du niveau d'offre 2 au niveau d'offre 3	2	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation	40. 008	8	Büren an der Aare - Solothurn	B) Introduction cadence 30' le midi avec deux paires de courses supplémentaires	2	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation	40. 033	33	Grenchen - Arch - Büren a.A.	A) Lundi-vendredi: Introduction cadence 30' Granges-Büren aux heures de pointe le matin et le soir avec 5 paires de courses supplémentaires	1	Oui	Non	Oui
Mandats évaluation	40. 033	33	Grenchen - Arch - Büren a.A.	B) Lundi-dimanche: Extension de l'offre en soirée jusqu'à 23.00 environ avec 3 paires de courses supplémentaires	1	Partiel	Partiel	-
Mandats évaluation	40. 034	34	Grenchen – Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne	Intégration de l'exploitation pilote Lengnau-Orpund et Lengnau-Biel/Bienne dans l'offre de base	1	Oui	Oui	-
Mandats évaluation	22. 001-011	1 à 11	Lignes TP locales Biel/Bienne	Extension générale des heures d'exploitation des lignes principales jusqu'à 01.00 et extension générale des heures d'exploitation des lignes secondaires jusqu'à 00.30 (avec certaines exceptions pour des lignes à faible potentiel de demande) Propositions concrètes du nombre de paires de courses supplémentaires. cf. rapport sur les mandats d'évaluation. chap. 13)	1	Partiel	Non	Partiel
Mandats évaluation	22. 009	9	Schiffhände - Biel Bahnhof - Schulen Linde	Maintien de l'offre existante	1	Oui	Oui	-

Source	Cadre Horaire	Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Schéma offre cantonal 22-25	Réalisé (état 2024)	Prévu (projet horaire 2025)
Mandats évaluation	22. 011	11	Bahnhof Biel - Magglingenbahn - Rebenweg	Maintien de l'offre existante	1	Oui	Partiel	-
Mandats évaluation	22. 012	12	Brügg BE – Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean	Intégration de l'exploitation-pilote dans l'offre de base	1	Oui	Oui	-
Etudes planification TP	22. 123	123	Villeret - St-Imier, Gare - St-Imier, Hôpital	Boucle Ouest Hôpital: Extension et prolongation de l'exploitatin-pilote	1	Partiel	Oui	-
Etudes planification TP	22. 123	123	Villeret - St-Imier, Gare - St-Imier, Hôpital	Boucle Est Villeret: Extension et prolongation de l'exploitatin-pilote	1	Partiel	Oui	-
Etudes planification TP	22. 123	123	Villeret - St-Imier, Gare - St-Imier, Hôpital	Boucle Nord Funiculaire: Extension et prolongation de l'exploitatin-pilote	2	Non	Non	-
Consultation	230 (RE)	RE56	Biel/Bienne - Moutier - Delémont	Cadence intégrale 30' RE entre Biel/Bienne et Delémont sans lacune jusqu'à minuit (RE supplémentaire Delémont dès 23.12 et Biel/Bienne dès 23.49	1	Non	Non	-
Consultation	290	S37	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	Extension cadence 15' Täuffelen-Biel/Bienne Lundi-vendredi jusqu'à 09.00 avec 2 paires de courses supplémentaires	1	Non	Oui	-
Consultation	305	IR66	Bern - Neuchâtel / - Murten	Garantie de correspondance RE 3932 Berne dép. 17.23 et Anet arr. 17.48 avec correspondance train régional 7111 ligne 290 Anet dép. 17.48 direction Biel/Bienne	1	Non	Non	-
Consultation	2016		Ligerz - Prêles/Tessenberg (Vinifuni)	Paire de courses supplémentaires le soir en saison estivale (Prêles dép. 21.45 et Gléresse station aval dép. 22.04)	1	Non	Non	-
Consultation	30. 898	898	Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.	Suppression du détour Wengi Dorf en direction de Büren-Münchenbuchsee	1	Non	Non	-
Consultation	40. 033	33	Grenchen - Arch - Büren a.A.	Ligne matinale supplémentaire Büren-Granges. Granges sud dép. env. 05.45 avec correspondance IC5 vers Olten-Zurich Granges sud dép. 05.52	1	Non	Non	-
Coord. CRT1	30. 100	100	Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg	A) Course supplémentaire Berne dès 19.33 du lundi au vendredi	1	Oui	Oui	-
Coord. CRT1	30. 100	100	Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg	B) Cadence continue 30' du lundi au vendredi jusqu'à 20.00 avec 4.5 paires de courses supplémentaires	1	Non	Non	-
Coord. CRT1			Lignes Moonliner	Intégration des lignes Moonliner / Adaptation OOT et OPCTP	1	Oui	Oui	-

Annexe 2 – Contrôle d'efficacité – Tableaux détaillés

Tableau horaire	Ligne	Parcours	Type	Nb paires de courses		Niveau offre		Résultats 2022		Contrôle efficacité 2022		Evol. efficacité 2018-2022	
				2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC	UTIL	TCC
Lignes ferroviaires													
210	R	Neuchâtel - Biel/Bienne	B (N)	26.5	28.0	3	3	45.1	46.1	■	●		➡
225	RE4	Biel/Bienne - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds	B (N)	7.5	15.0	1	1	52.4	50.3	●	●		
225/226	R41	Biel/Bienne - La Chaux-de-Fonds / Moutier	B (N)	24.0	24.0	2	2	66.4	24.1	●	■		
230	RE56	Biel/Bienne - Moutier - Delémont	B (N)	18.5	18.0	2	2	86.6	93.8	●	●		
236	R	La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont - Saignelégier - Glovelier	B (S)	19.5	22.0	2	2	23.6	21.7	■	■	➡	
237	R	Le Noirmont - Tavannes	B (S)	28.0	28.0	3	3	18.3	25.0	◆	◆	➡	➡
255	S20	Fribourg - Murten - Ins - Neuchâtel	B (N)	33.0	17.0	3	2	141.1	50.2	●	●		
255	S21	Fribourg - Murten - Ins	B (N)		21.0	n.c.	2	114.2	34.8	●	■	n.c.	n.c.
290	R	Biel/Bienne - Täuffelen - Ins	B (S)	55.0	56.0	4	4	32.4	32.1	■	■		
291	R	Kerzers - Lyss	B (N)	19.0	19.0	2	2	36.8	28.2	●	■		
291	R	Lyss - Büren an der Aare	B (N)	25.0	25.0	2	2	28.0	24.7	■	■		
303	S3	Biel/Bienne - Bern	B (N)	68.5	38.5	4	3	131.2	73.8	●	●		
303	S31	Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne]	B (N)		30.0	n.c.	3	76.7	87.4	●	●	n.c.	n.c.
305	S5	Bern - Neuchâtel / - Murten	B (N)	35.0	19.5	3	2	130.8	59.9	●	●		
305	S52	Bern - Kerzers [- Neuchâtel]	B (N)		19.0	n.c.	2	92.1	35.4	●	■	n.c.	n.c.
410	S20	Biel/Bienne - Solothurn - Olten	B (N)	38.0	58.0	3	4	47.2	60.2	■	●	➡	
411	S21	Solothurn - Moutier	B (N)	21.0	19.5	2	2	24.0	22.2	■	■		
Funiculaires													
2016		Ligerz - Prêles/Tessenberg (Vinifuni)	SL	17.5	25.0	2	2	7.1	35.6	■	■	➡	
2020		Saint-Imier - Mont-Soleil	SL	29.0	28.0	3	3	3.2	14.7	◆	◆		
2022		Biel/Bienne - Magglingen/Macolin	SL	65.0	65.0	4	4	7.0	44.4	◆	■		➡
2023		Biel/Bienne-Evilard/Leubringen	SL	101.0	101.0	4	4	8.1	48.6	◆	■		

Tableau horaire	Ligne	Parcours	Type	Nb paires de courses		Niveau offre		Résultats 2022		Contrôle efficacité 2022		Evol. efficacité 2018-2022	
				2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC	UTIL	TCC
Lignes routières régionales													
20.535	535	Ins - Cudrefin - Avenches	GB/MB	13.0	12.0	1	1	9.6	25.9	●	■		
20.546	546	Murten - Courlevon - Courtepin	MB/SB	n.c.	5.0	n.c.	1	7.3	18.1	●	◆	n.c.	n.c.
21.008	8	Charmoille - Delémont - Moutier	MB/SB	23.0	54.0	2	4	5.5	10.2	◆	◆	➔	➔
21.021	21	Moutier - Souboz - Bellelay	MB/SB	14.0	11.0	1	1	6.9	30.8	●	■		➔
21.022	22	Moutier - Belprahon (- Corcelles BE)	MB/SB	11.0	11.0	1	1	2.3	13.5	◆	◆		
21.032	32	Tramelan - Saignelégier - Goumois	MB/SB	6.0	5.0	1	1	8.4	8.3	●	◆		
21.033	33	Tramelan - Glovelier - Bassecour	MB/SB	12.0	12.0	1	1	6.9	10.4	●	◆		
21.041	41	Tavannes - Reconvilier - Bellelay - Lajoux JU - Les Genevez	MB/SB	10.0	13.0	1	1	4.5	20.2	■	■		
21.132	132	La Neuveville - Le Landeron - Plateau de Diesse	MB/SB	19.0	18.5	2	2	5.6	36.7	■	■		
22.070	70	Biel/Bienne - Orvin - Les Prés-d'Orvin	MB/SB	14.5	16.0	1	2	14.1	27.7	●	■		➔
22.071	71	Biel/Bienne - Vauffelin, bif sur Plagne - Romont	MB/SB	11.0	12.0	1	1	7.4	13.4	●	◆		➔
22.072	72	Biel/Bienne - Meisberg	GB/MB	37.0	42.5	3	4	27.7	65.7	●	●		
22.073	73	Pieterlen – Bözingen/Boujean – Reuchenette-Péry	MB/SB	15.0	15.0	1	1	4.4	18.6	■	◆	➔	➔
22.074	74	Biel/Bienne – Brügg BE – Studen BE – Lyss	GB/MB	32.5	45.0	3	4	16.7	52.7	■	●		
22.075	75	Biel/Bienne – Brügg BE – Schwadernau – Orpund	MB/SB	15.0	18.0	1	2	13.1	34.3	●	■		
22.086	86	Biel/Bienne - Bellmund - Aarberg	GB/MB	20.0	20.0	2	2	16.8	42.6	●	●		
22.087	87	Biel/Bienne - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel/Bienne	GB/MB	14.0	14.0	1	1	10.8	29.9	●	■		
22.131	131	Tramelan - St-Imier	MB/SB	8.0	12.0	1	1	7.0	26.7	●	■		
30.100	100	Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg	GB/MB	31.0	31.0	3	3	23.6	54.9	●	●		
30.105	105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	GB/MB	20.5	19.5	2	2	22.6	41.9	●	●		➔
30.361	361	Aarberg - Aarberg Spital - Lyss	GB/MB	19.0	19.0	2	2	15.8	50.0	●	●		
30.362	362	Lyss - Schnottwil	MB/SB	15.0	15.0	1	1	7.0	20.3	●	■		
30.363	363	Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden	MB/SB	16.0	15.5	2	1	6.1	18.1	●	◆	➔	➔
30.365	365	Aarberg - Seedorf	GB/MB	17.5	17.5	2	2	4.7	21.5	◆	■		

Tableau horaire	Ligne	Parcours	Type	Nb paires de courses		Niveau offre		Résultats 2022		Contrôle efficacité 2022		Evol. efficacité 2018-2022	
				2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC	UTIL	TCC
Lignes routières régionales (suite)													
30.369	369	Bellmund - Jens - Lyss	KB	n.c.	7.0	n.c.	1	3.6	11.2	●	◆		
30.521	521-524	Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach	MB/SB	33.0	33.0	3	3	10.1	46.8	■	●		➔
30.525	525	Erlach - Vinelz - Lüscherz	MB/SB	15.5	15.0	1	1	3.9	25.6	◆	■	➔	
30.526	526	Erlach - Gals - Le Landeron	MB/SB	12.0	12.0	1	1	4.1	20.0	■	◆		➔
30.527	527	Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)	MB/SB	5.0	5.0	1	1	8.1	32.2	●	■		
30.898	898	Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.	MB/SB	25.0	25.0	2	2	10.6	26.6	●	■		➔
40.008	8	Büren an der Aare - Solothurn	MB/SB	25.0	25.0	2	2	14.2	34.0	●	■		➔
40.033	33	Grenchen - Arch - Büren a.A.	MB/SB	15.0	16.0	2	2	13.6	26.8	●	■		➔
40.034	34	Grenchen – Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne	GB/MB	31.0	33.0	3	3	7.3	36.4	◆	■		
Lignes routières locales													
21.020		TUM Transports Urbains Moutier	MB/SB	41.0	13.0	4	2	3.9	12.7	◆	◆		
22.001	1	Löhre - Biel Bahnhof - Stadien	GB/MB	112.5	113.5	4	4	27.8	46.6	●	■		➔
22.002	2	Brugg - Biel Bahnhof - Orpundplatz	GB/MB	68.0	102.0	4	4	14.3	51.8	◆	●	➔	
22.003	3	Möslacker - Biel Bahnhof- Vorhölzli	GB/MB		70.0	n.c.	4	22.9	41.1	■	■	n.c.	n.c.
22.004	4	Nidau Beunden - Biel Bahnhof - Vorhölzli	GB/MB	112.5	69.0	4	4	21.3	36.8	■	■	➔	
22.005	5	Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	MB/SB	68.5	67.5	4	4	15.5	42.3	■	■		
22.006	6	Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	MB/SB	68.0	73.0	4	4	15.6	39.8	■	■		
22.008	8	Klinik Linde - Biel Bahnhof - Fuchsenried	MB/SB	68.0	73.0	4	4	11.7	38.8	■	■		➔
22.009	9	Schiffhärdte - Biel Bahnhof - Schulen Linde	GB/MB	68.0	68.0	4	4	12.0	40.4	◆	■		
22.011	11	Bahnhof Biel - Magglingenbahn - Rebenweg	MB/SB	42.5	35.0	4	3	4.2	23.7	◆	◆		
22.012	12	Brugg BE – Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean	MB/SB	10.0	10.0	1	1	13.8	27.5	●	■		
22.123	123	Villeret - St-Imier, Gare - St-Imier, Hôpital	KB	2.0	14.0	1	1	3.6	18.6	●	■		
30.367	367	Ortsbus Lyss Schlaufe Dreihubel	MB/SB	29.0	29.0	3	3	7.2	20.3	◆	◆		➔
30.368	368	Ortsbus Lyss Schlaufe Kornweg	MB/SB	28.0	28.0	3	3	7.9	21.4	◆	◆		

Tableau horaire	Ligne	Parcours	Type	Nb paires de courses		Niveau offre		Résultats 2022		Contrôle efficacité 2022		Evol. efficacité 2018-2022	
				2018	2022	2018	2022	UTIL	TCC	UTIL	TCC	UTIL	TCC
Lignes routières nocturnes													
21.156		Mobinight La Chaux-de-Fonds – Sonceboz-Sombeval	MB/SB		1.0	n.c.	1	n.c.	5.3	n.c.	♦	n.c.	n.c.
21.821	N21	Tavannes - Saignelégier	MB/SB		3.5	n.c.	1	n.c.	12.3	n.c.	■	n.c.	n.c.
21.822	N22	Saignelégier - La Chaux-de-Fonds	MB/SB		3.0	n.c.	1	n.c.	13.9	n.c.	■	n.c.	n.c.
22.910	M10	Bern - Schüpfen - Lyss - Biel	GB/MB		4.5	n.c.	1	10.0	31.8	●	■	n.c.	n.c.
22.930	M30	Biel - Pieterlen - Grenchen - Solothurn	MB/SB		2.0	n.c.	1	17.5	53.5	●	●	n.c.	n.c.
22.931	M31	Biel - Tavannes - Moutier - Delémont	MB/SB		2.0	n.c.	1	n.c.	24.8	n.c.	■	n.c.	n.c.
22.932	M32	Biel - Ipsach - Täuffelen - Erlach	MB/SB		1.0	n.c.	1	7.0	13.0	●	■	n.c.	n.c.
22.933	M33	Biel - Twann - La Neuveville	MB/SB		1.0	n.c.	1	5.5	13.3	■	■	n.c.	n.c.
22.934	M34	Biel - Meisberg - Büren - Lyss / Arch	MB/SB		1.0	n.c.	1	16.0	22.1	●	■	n.c.	n.c.
22.935	M35	Biel - Port - Bellmund - Jens - Kappelen - Aarberg - Lyss	MB/SB		2.0	n.c.	1	7.3	16.6	●	■	n.c.	n.c.
30.922	M22	Bern - Gümmenen - Murten - Kerzers - Ins (- Sugiez)	GB/MB		1.0	n.c.	1	10.0	15.2	●	■	n.c.	n.c.
40.951	M51	Solothurn - Oberdorf - Grenchen - Lüsslingen - Solothurn	MB/SB		2.0	n.c.	1	7.5	21.6	●	■	n.c.	n.c.