Evaluation des variantes d'horaires des lignes 225-226 en lien avec le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire 2035 (PRODES) – Rapport final

Elaboration du rapport :

- Fanny Farron, co-secrétaire CRT 1 (Jura bernois)
- Stefano Regazzoni, mandataire (SMA)

Contribution à l'élaboration du rapport (groupe de travail) :

- Laurent Droz, comité CRT 1 (Jura bernois)
- Jacques Misteli, comité CRT 1 (Jura bernois)
- Christophe Gagnebin, comité CRT 1 (Jura bernois)
- Michael Knecht, Office des transports publics et de la coordination des transports Canton de Berne
- Quentin Roubaty et Béatrice Seydoux, CFF Infrastructure

Pour la validation du rapport (octobre 2021) :

- Comité CRT 1 (Ralph Thomas, Président ; Thomas Berz, co-secrétaire CRT 1 s.b/b ; Barbara Eggimann, Christine Jakob et Theres Lautenschlage s.b/b ; Florence Schmoll et Roger Racordon Ville de Bienne ; Laurent Droz, Jacques Misteli et Christophe Gagnebin ; Michael Knecht)

Table des matières

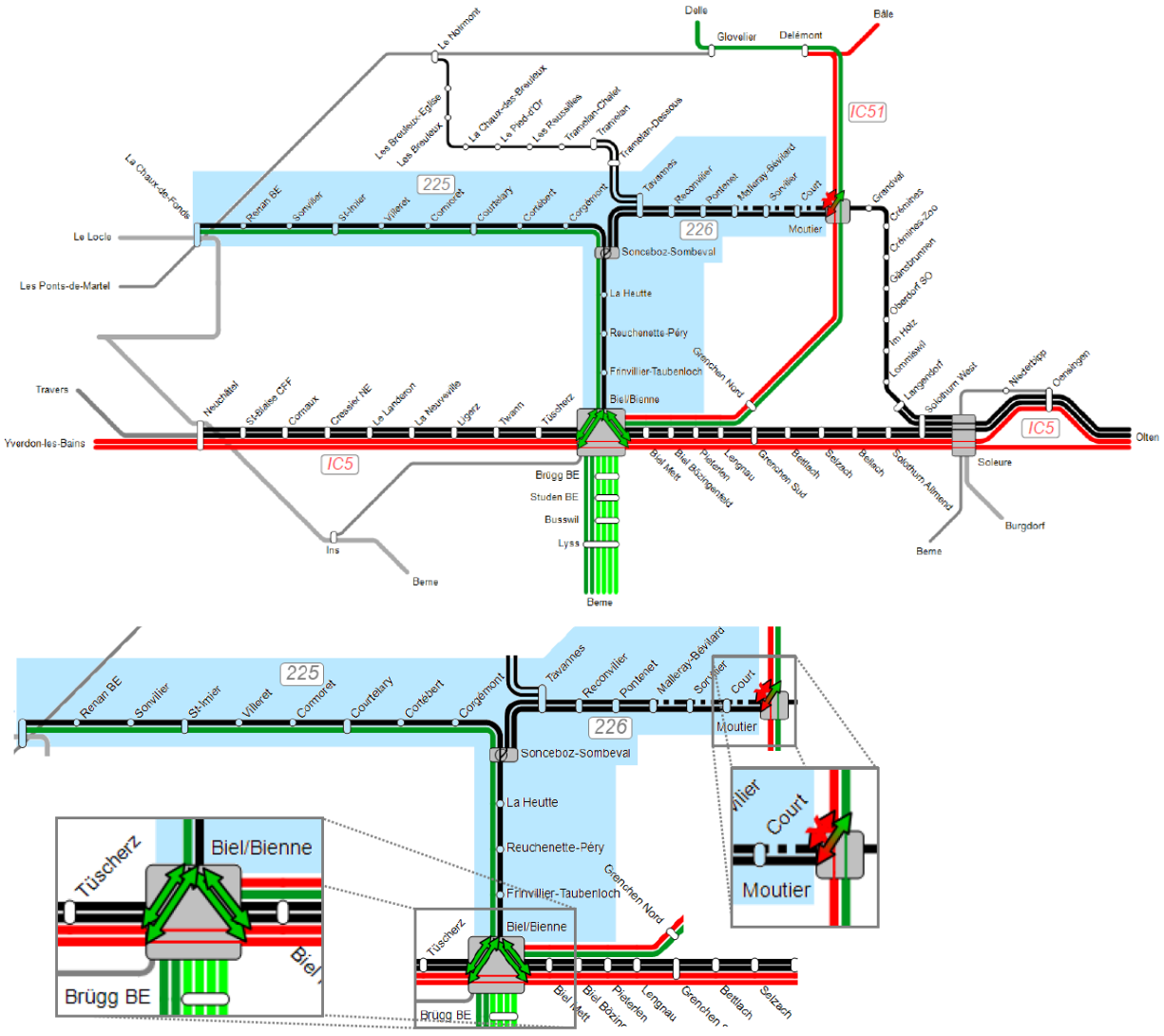
Table des matières 2
Tables des figures 3
1. Contexte 4
2. Démarches 6
   2.1. Méthodologie 7
3. Evaluation et conséquences des variantes pour les communes 7
   3.1. Variante 1 8
   3.2. Variante 3 9
   3.3. Comparaison des variantes en termes d'offre pour les groupes de communes, selon le temps de parcours et le nombre de relations par heure 11
   3.4. Evaluation des variantes pour les groupes de communes 12
4. Retour des communes/parties concernées 13
5. Réponses apportées aux communes/parties concernées et choix de la CRT 1 14
6. Synthèse 17
7. Annexes 19
   7.1. Concepts d'offre – Horaires-tableaux (extrait) 19
   7.2. Concepts d'offre – Horloges des correspondances 23
   7.3. Concepts d'offre – Tableaux des départs 24
   7.4. Retour des communes/parties concernées (transcription sans adaptations des remarques formulées) 28

Tables des figures

Figures 1 et 2 Offre ferroviaire 2021 (SMA) 4
Figures 3 et 4 Offre ferroviaire de base prévue en 2035 selon PRODES (SMA) 5
Figure 5 Schéma offre en navette sur le Y (bleu) et nœuds nationaux (rouge) (SMA) 6
Figures 6 et 7 Offre ferroviaire prévue avec la variante 1 sur le long terme (SMA) 9
Figures 8 et 9 Offre ferroviaire prévue avec la variante 3 sur le long terme (SMA) 10
Figure 10 Résumé et comparaison des variantes d'horaires proposées sur les lignes 225-226 (SMA) 10
Figure 11 Différence entre la variante 1 et 3 pour les critères "temps de parcours" et "nombre de relations par heure" pour les gares de St-Imier et Courtelary (SMA) 11
Figure 12 Différence entre la variante 1 et 3 pour les critères "temps de parcours" et "nombre de relations par heure" pour les gares de Villeret et Reuchenette-Péry (SMA) 11
Figure 13 Différence entre la variante 1 et 3 pour les critères "temps de parcours" et "nombre de relations par heure" pour les gares de Tavannes et Malleray-Bévilard (SMA) 12
Figure 14 Différence entre la variante 1 et 3 pour les critères "temps de parcours" et "nombre de relations par heure" pour la gare de Sorvilier (SMA) 12
Figure 15 Résumé comparaison des variantes pour chaque groupe de commune selon une liste de critères définis par rapport à l'offre actuelle (SMA) 13
Figure 16 Conséquences des variantes pour les communes – choix de la variante 1 15
Figure 17 Conséquences des variantes pour les communes – choix de la variante 3 16
Figures 18 et 19 Horaires-tableaux (extrait), variante 1 ligne 225 (SMA, sur la base des données fournies par les CFF) 19
Figures 20 et 21 Horaires-tableaux (extrait), variante 1 ligne 226 (SMA, sur la base des données fournies par les CFF) 20
Figures 22 et 23 Horaires-tableaux (extrait), variante 3 ligne 225 (SMA, sur la base des données fournies par les CFF) 21
Figures 24 et 25 Horaires-tableaux (extrait), variante 3 ligne 226 (SMA, sur la base des données fournies par les CFF) 22
Figure 26 Horloge des correspondances pour les variantes 1 et 3, lignes 225-225 – de/vers Moutier 23
Figure 27 Horloge des correspondances pour les variantes 1 et 3, lignes 225-225 – de/vers Bienne 23
Figure 28 Tableaux des départs variantes 1 et 3, ligne 225 – St-Imier 24
Figure 29 Tableaux des départs variantes 1 et 3, ligne 225 – Courtelary 25
Figure 30 Tableaux des départs variantes 1 et 3, ligne 225 – Villeret 25
Figure 31 Tableaux des départs variantes 1 et 3, lignes 225-226 – Reuchenette-Péry 26
Figure 32 Tableaux des départs variantes 1 et 3, lignes 225-226 - Tavannes 26
Figure 33 Tableaux des départs variantes 1 et 3, lignes 225-226 – Malleray-Bévilard 27
Figure 34 Tableaux des départs variantes 1 et 3, lignes 225-226 - Sorvilier 27
Figure 35 Retour des communes/parties concernées concernant la prise de position demandée par la CRT 1 sur les variantes d'horaires des lignes 225-226 28

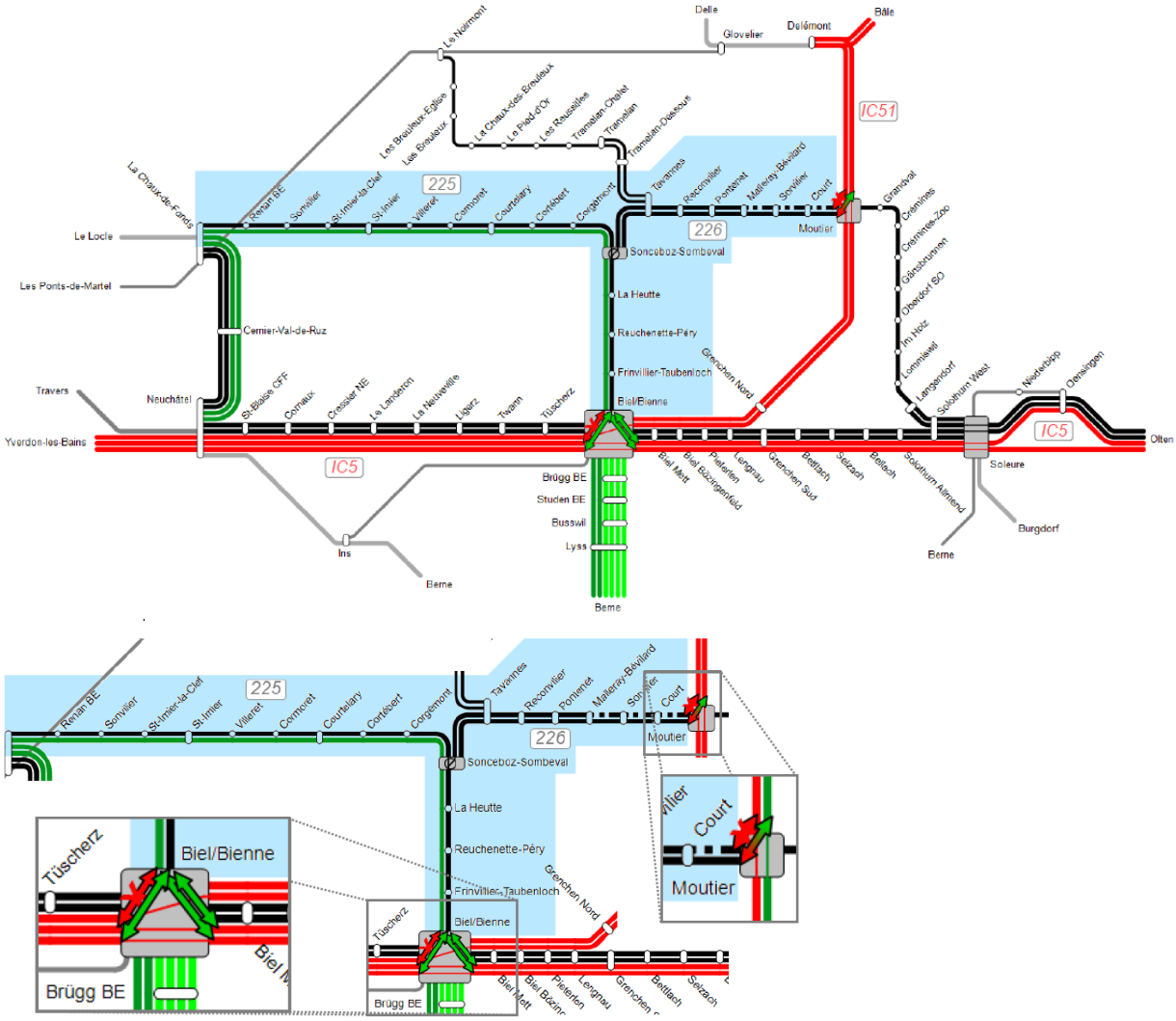
1. Contexte

L'Etape d'aménagement 2035 du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) ne prévoit pas de modification substantielle du schéma d'offre des produits Régio (R) et Régio Express (RE) dans le Jura bernois. En revanche, une adaptation des sillons InterCity de la ligne du Pied-du-Jura – soit l'IC 5 (Genève–)Lausanne–Bienne–Zurich et l'IC 51 Genève–Bienne–Bâle – engendre des dégradations dans les correspondances à Bienne entre le Jura bernois, notamment les lignes 225 et 226 La Chaux-de-Fonds/Moutier–Sonceboz–Bienne, et l'Arc lémanique.
Les schémas ci-dessous présentent l'offre actuelle 2021 du réseau ferroviaire de ces lignes (figures 1 et 2) et l'offre de base prévue en 2035 selon PRODES (figures 3 et 4). L'offre actuelle assure les correspondances entre le Jura bernois et l'Arc lémanique à Bienne, et les correspondances à Moutier uniquement dans un sens et à certaines heures (l'horaire change plusieurs fois sur la journée) ; l'offre de base prévue en 2035, avec les modifications de l'offre sur les axes Grandes lignes du Pied-du-Jura, prévoit des cas de correspondances sur Bienne plus problématiques (pas de correspondance de/vers Lausanne et Genève avec le RE) et conserve la problématique des correspondances à Moutier.



Ligne 225 : ***1 produit RE et un produit R*** *Correspondances Moutier :* ***plutôt mauvaises***
Ligne 226 : ***2 produits R (dont 1 Sonceboz)*** *Correspondances Bienne :* ***bonnes***

Figures 1 et 2 Offre ferroviaire 2021 (SMA)



Ligne 225 : ***1 produit RE et un produit R*** *Correspondances Moutier :* ***plutôt mauvaises***
Ligne 226 : ***2 produits R (dont 1 Sonceboz)*** *Correspondances Bienne :* ***moyennes***

Figures 3 et 4 Offre ferroviaire de base prévue en 2035 selon PRODES (SMA)

Cette situation peut être partiellement corrigée par des solutions techniques discutées par l'Office des transports publics du Canton et l'Office fédéral des transports, avec notamment deux variantes pour l'aménagement des horaires sur les lignes 225 et 226. Il est important de noter à ce stade que toutes les variantes dépendent de certaines contraintes techniques (cf. figure 5) :

- Une infrastructure à voie unique avec des points de croisement fixes (2 points de croisement entre Bienne et Sonceboz-Sombeval, 3 entre Sonceboz et La Chaux-de-Fonds, 4 entre Sonceboz et Moutier), qui engendre une capacité fortement limitée (limitation du nombre de circulations) et très peu de souplesse dans l'adaptation des concepts horaires.
- Deux lignes en Y qui convergent à Sonceboz-Sombeval. De ce fait, il est indispensable de coordonner les offres des deux lignes 225/226 entre elles et les deux horaires sont donc liés.
- Des nœuds nationaux desservis par l'offre Grandes Lignes à Bienne, Moutier et La Chaux-de-Fonds, ainsi qu'un nœud d'importance régionale à Tavannes.
  Cela signifie un besoin de correspondances performantes pour la coordination entre l'offre nationale et régionale.

Ainsi, bien que chaque correspondance à Moutier, Bienne et Tavannes devrait être optimale, les limitations au niveau des infrastructures notamment ne permettent pas un nombre infini de possibilités.

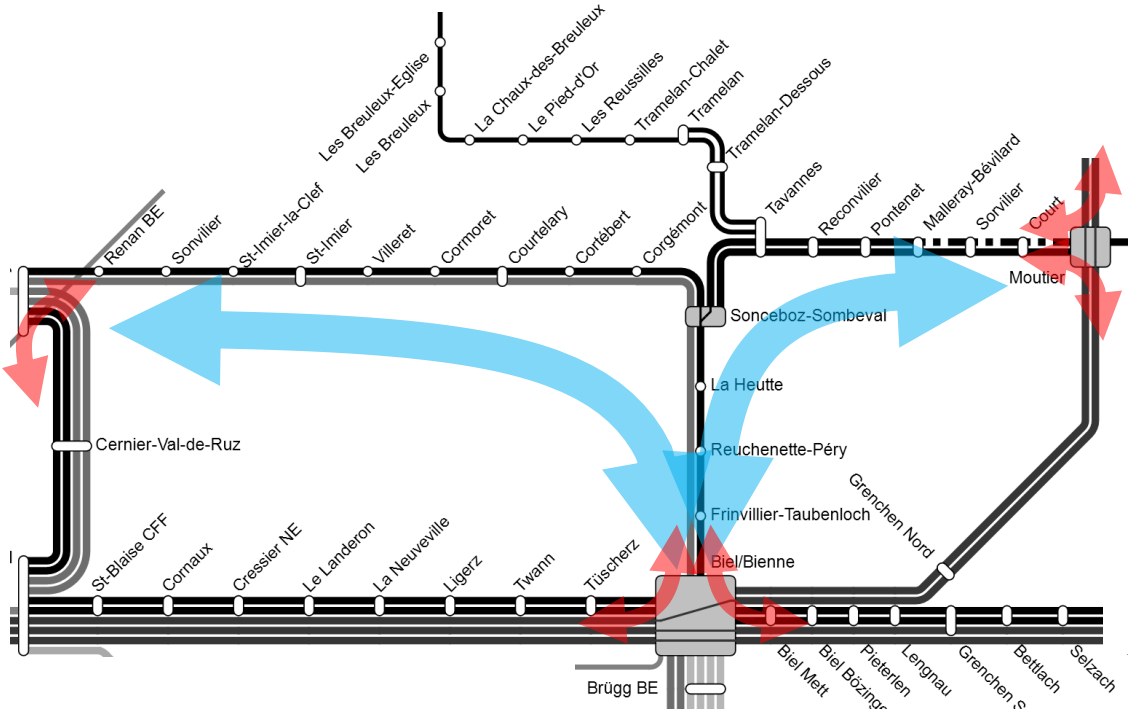


Figure 5 Schéma offre en navette sur le Y (bleu) et nœuds nationaux (rouge) (SMA)

Les solutions techniques envisagées pour le long terme consistent en deux variantes d'aménagement de l'offre des lignes 225 et 226, qui se superposent au-delà de l'offre de base 2035 (PRODES) ; par rapport à cette dernière, les 2 variantes apportent notamment des améliorations dans les correspondances au nœud de Bienne de deux manières différentes : une dans la suite de l'offre actuelle, l'autre en modifiant les principes de desserte. Les variantes, nommées variante 1 et variante 3[1], sont décrites ci-dessous :

- La variante 1 conserve la structure actuelle : un produit RE et un produit R sur la ligne 225, deux produits R sur la ligne 226.
  Son but principal est d'adapter l'horaire pour résoudre le problème de correspondances à Bienne, mais à Moutier cela reste non satisfaisant. Les adaptations d'horaire sur les deux lignes pour systématiser la correspondance à Bienne conduisent toutefois à une cadence stricte aux 30 minutes sur la ligne 226 (amélioration de la lisibilité).
- La variante 3 adapte la structure d'offre : deux produits R, dont un produit accéléré (ne desservant pas toutes les gares), sur les deux lignes 225 et 226.
  Son but principal est d'assurer les correspondances à Bienne et à Moutier, mais cela engendre notamment la suppression de 2 arrêts sur la ligne 226 pour le produit R accéléré (cadence à l'heure pour les deux gares concernées et légère dégradation de la lisibilité pour ces deux gares).

2. Démarches

La Conférence régionale des transports Jura bernois-Bienne-Seeland (CRT 1) est chargée par le Canton d'effectuer d'ici fin 2021 un choix stratégique sur les solutions à mettre en place. Une étude a donc été lancée afin d'analyser les variantes décrites précédemment. Dans un premier temps, la CRT 1 souhaite éclairer les impacts des solutions envisagées ; dans un deuxième temps, elle souhaite consulter les com-

[1] Une variante 2 était initialement proposée, mais les discussions menées entre le Canton et l'OFT ont mis en évidence que les variantes prometteuses à retenir, et donc à étudier, étaient les variantes 1 et 3.

munes et autres parties concernées (positionnement sur ces aspects d'offres) avant de prendre une décision sur ces variantes d'horaires des lignes 225-226. Il s'agit notamment de préparer l'Etape d'aménagement suivante (2040/45) et les financements y relatifs, bien que le délai de réalisation puisse tout de même avoir lieu avant 2040.

Pour informer au mieux les communes/parties concernées, une soirée d'information et d'échanges a été organisée ; la structure de l'offre propre à chaque variante, les conséquences pour les communes et une évaluation générale de ces variantes ont été présentées. Le but étant de voir quelle variante est la plus intéressante selon le point de vue des communes, un questionnaire a été envoyé avec le présent rapport afin de récolter les prises de position des communes, permettant de définir la variante « préférée » et les raisons de ce choix ; sur cette base, la CRT 1 a analysé ces prises de position afin de prendre en considération la variante la plus optimale qu'elle proposera au Canton (les réponses apportées aux communes/parties sont également exposées dans ce rapport).

Le bureau SMA a été mandaté par la CRT 1 pour mener cette étude. Entreprise spécialisée dans le domaine des systèmes ferroviaires, SMA a pour tâche d'évaluer les variantes et d'en informer les communes, en collaboration avec la CRT 1. Ce bureau a été mandaté car a déjà mené une étude en 2019 sur le périmètre de la ligne 226 (étude sur l'amélioration (systématisation) à court terme de l'offre sur la ligne 226 et, si possible, des meilleures correspondances – notamment au nœud de Moutier) et dont l'étude actuelle fait suite (établir les principes qui permettent d'assurer, sur le moyen et long terme, des horaires fixes et des bonnes correspondances aux nœuds, et cela indépendamment de changements d'horaires du trafic grandes lignes).

2.1. Méthodologie

Pour élaborer les documents utiles à l'évaluation de la qualité de l'offre pour chaque variante prise en considération, SMA a pu s'appuyer sur les études d'exploitation réalisées par les CFF pour les variantes en question. En particulier, les CFF ont mis à disposition une base de données complète dans le format de l'outil de planification Viriato, ce qui a permis un traitement efficace et précis des données d'horaires. Une grande partie de la prestation de SMA a donc consisté à élaborer des documents, tableaux de comparaison et d'évaluation, ainsi que des visuels afin d'illustrer de manière concrète les caractéristiques de l'offre du point de vue général et du point de vue de chaque groupe de communes (cf. point 3).

3. Evaluation et conséquences des variantes pour les communes

16 communes étant potentiellement concernées par ces variantes d'horaires des lignes 225-226, le cadre de cette étude ne permettait pas d'illustrer les conséquences de ces variantes ainsi que la comparaison de ces dernières pour chaque commune ; des groupes de communes ont ainsi été identifiés, avec des « nœuds représentatifs » sélectionnés permettant d'illustrer ces variantes. Ces nœuds/gares ont été choisis au sein de chaque groupe en fonction de l'importance de la gare, des changements qui y sont attendus et/ou de sa position stratégique.
La liste ci-dessous présente les groupes de communes et les nœuds représentatifs sélectionnés :

- Communes de la ligne 225 avec desserte du RE (Saint-Imier, Courtelary, Sonceboz)
- Communes de la ligne 225 sans desserte du RE (Renan, Sonvilier, Villeret, Cormoret, Cortébert, Corgémont)
- Communes du bas-vallon (Péry- La Heutte (gare Reuchenette-Péry), Sauge)
- Communes de la ligne 226 avec desserte R accélérée (pouvant bénéficier de meilleures correspondances au nœud de Moutier direction Bâle) (Tavannes, Reconvilier, Valbirse (gare Malleray-Bévilard), Court).

- Communes de la ligne 226 sans desserte R accélérée (dont l'arrêt pourrait être mis sur demande en cas de train accéléré) (Sorvilier, Valbirse)

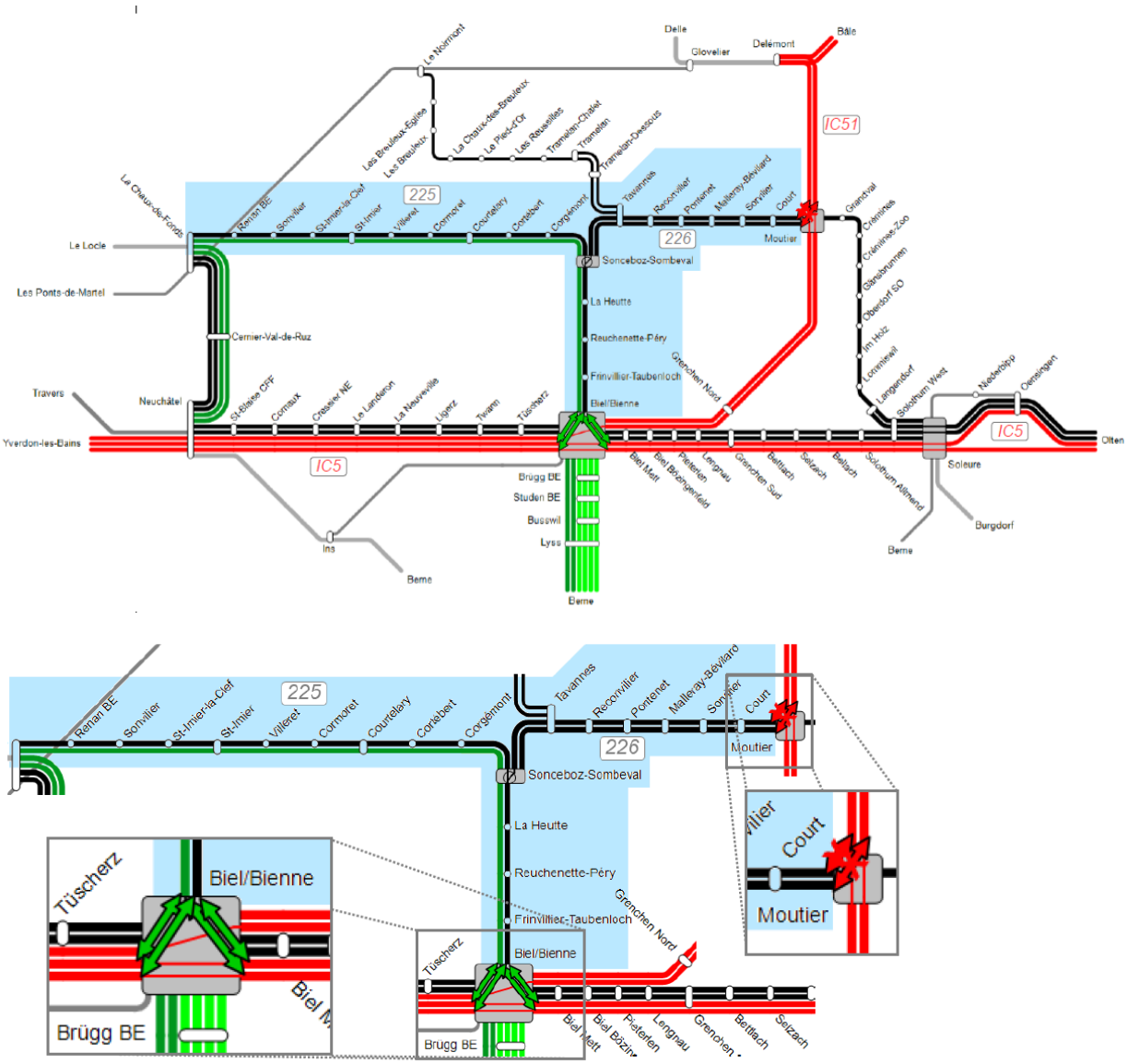
Cette partie propose dans un premier temps de présenter la structure de l'offre propre à chaque variante. Dans un deuxième temps, l'idée est de comparer les variantes en termes d'offre pour les différents groupes de communes (en faveur de telle ou telle variante), par l'illustration d'exemples des nœuds sélectionnés. Il s'agit de comparer les variantes notamment selon le temps de parcours et le nombre de relations par heure. Dans un troisième temps, une évaluation générale de ces variantes sera présentée pour chaque groupe de communes selon les critères suivants : lisibilité de la structure d'offre, nombre de relations par jour, temps de parcours et qualité des correspondances (Bienne, Moutier).

3.1. Variante 1

La variante 1 conserve la structure actuelle en proposant un produit RE et un produit R sur la ligne 225, ainsi que deux produits R sur la ligne 226 (dont 1 terminus à Sonceboz, en correspondance avec le RE de la ligne 225) (figures 6 et 7).

Son point fort principal est qu'elle résout la problématique des correspondances en gare de Bienne ; en revanche, la problématique des correspondances à Moutier n'est pas résolue, voire empire. En termes d'améliorations, elle offre des bons temps de parcours pour 3 gares sur la ligne 225 ; sur la ligne 226, elle améliore la lisibilité et offre une possible densification de l'offre journalière.

De manière générale cette variante présente une majorité de « statu quo » sur les deux lignes : pour la ligne 225, il n'y a aucune densification de l'offre pour 9 gares et aucune modification de la lisibilité ; pour la ligne 226, il n'y a aucune relation directe supplémentaire et une même desserte pour toutes les gares.



Ligne 225 : ***1 produit RE et un produit R*** *Correspondances Moutier :* ***mauvaises***
Ligne 226 : ***2 produits R (dont 1 Sonceboz)*** *Correspondances Bienne :* ***bonnes***

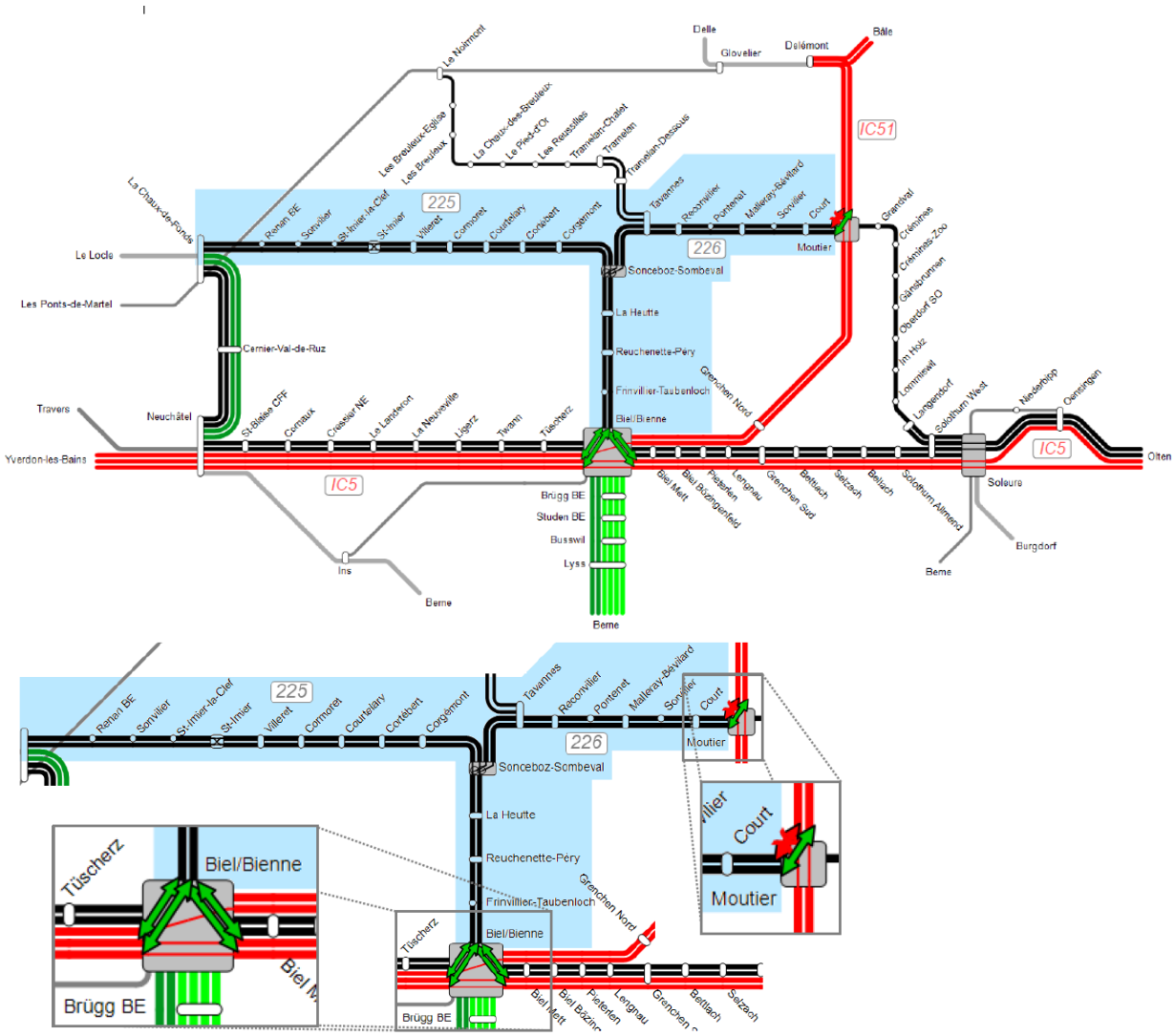
Figures 6 et 7 Offre ferroviaire prévue avec la variante 1 sur le long terme (SMA)

3.2. Variante 3

La variante 3 adapte la structure d'offre avec deux produits R, dont un produit accéléré, sur les deux lignes 225 et 226 (figures 8 et 9).

Son point fort principal est qu'elle résout la problématique des correspondances en gare de Bienne ainsi que de manière partielle celles en gare de Moutier. De plus, sur la ligne 225, elle permet une densification de l'offre pour 6 gares et améliore la lisibilité, bien qu'elle engendre également une dégradation du meilleur temps de parcours pour 3 gares (par opposition à la variante 1) ; sur la ligne 226, elle offre une possible densification de l'offre journalière et un produit direct supplémentaire, mais elle propose un allègement de l'offre pour 2 gares (ce qui engendre une légère dégradation de la lisibilité (statu quo/dégradation).

La figure 10 schématise la comparaison des variantes (améliorations, dégradations et statu quo) selon les explications amenées ci-dessus aux points 3.1 et 3.2.



Ligne 225 : ***2 produits R (dont 1 accéléré)***
Ligne 226 : ***2 produits R (dont 1 accéléré)***

Correspondances Moutier : ***plutôt bonnes***
Correspondances Bienne : ***bonnes***

Figures 8 et 9 Offre ferroviaire prévue avec la variante 3 sur le long terme (SMA)

Variante 1

+ Résout la problématique des correspondances en gare de Bienne

Ligne 225 : 1 produit RE et un produit R

+ Bons temps de parcours pour 3 gares
= Aucune densification de l'offre pour 9 gares
= Aucune modification de la lisibilité

Ligne 226 : 2 produits R (dt 1 Sonceboz)

+ Possible densification de l'offre journalière
+ Amélioration de la lisibilité
= Aucune relation directe supplémentaire
= Même desserte pour toutes les gares
~ Problématique des correspondances à Moutier non résolue (légèrement empirée)

Variante 3

+ Résout la problématique des correspondances en gare de Bienne

Ligne 225 : 2 produits R (dont 1 accéléré)

+ Densification de l'offre pour 6 gares
+ Amélioration de la lisibilité
~ Dégradation du meilleur temps de parcours pour 3 gares

Ligne 226 : 2 produits R (dont 1 accéléré)

+ Possible densification de l'offre journalière
+ Un produit direct supplémentaire
+ Résout partiellement la problématique des correspondances en gare de Moutier
= Aucune modification de la lisibilité
~ Allègement de l'offre pour 2 gares

Figure 10 Résumé et comparaison des variantes d'horaires proposées sur les lignes 225-226 (SMA)

3.3. Comparaison des variantes en termes d'offre pour les groupes de communes, selon le temps de parcours et le nombre de relations par heure

Deux critères principaux sont utilisés pour caractériser les variantes en termes d'offre :

- Temps de parcours de l'horaire systématique : meilleur temps de parcours (relation la plus rapide), temps de parcours moyen (moyenne de toutes les relations sur 24h).
- Nombre de relations par heure (selon l'horaire-système) : nombre total, nombre de relations directes, nombre de relations en correspondance.

Selon les critères définis ci-dessus, les variantes ont été comparées afin d'identifier les différences en faveur de telle ou telle variante pour les différents groupes de communes, illustrées par des exemples (nœuds représentatifs sélectionnés au sein de chaque groupe de commune).
Dans les figures 11 à 14, les informations surlignées en jaune parlent en faveur de la variante 1, tandis que le violet indique une information en faveur de la variante 3.

Pour le groupe 1 « Ligne 225 avec desserte du RE », illustré par St-Imier et Courtelary, la variante 1 est plus avantageuse pour ces deux nœuds au niveau des temps de parcours (pas significatif de/vers La Chaux-de-Fonds).

Différence V3 / V1					
Temps de parcours		Nbre relations par heure			
Meilleur	Moyen	Total	Directes	En corresp.	Gare de **St-Imier**
12	5	0	0	0	vers Bienne
12	5	0	0	0	de Bienne
9	5	0	0	0	vers Moutier
9	5	0	0	0	de Moutier
0	0	0	0	0	vers La Chaux-de-Fonds
1	1	0	0	0	de La Chaux-de-Fonds
12	6	0	0	0	vers Bâle
12	6	0	0	0	de Bâle
12	5	0	0	0	vers Lausanne
12	6	0	0	0	de Lausanne

Légende : 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 1
6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 3

Différence V3 / V1					
Temps de parcours		Nbre relations par heure			
Meilleur	Moyen	Total	Directes	En corresp.	Gare de **Courtelary**
11	5	0	0	0	vers Bienne
8	3	0	0	0	de Bienne
8	5	0	0	0	vers Moutier
5	2	0	0	0	de Moutier
6	4	0	0	0	vers La Chaux-de-Fonds
3	0	0	0	0	de La Chaux-de-Fonds
11	6	0	0	0	vers Bâle
8	3	0	0	0	de Bâle
11	6	0	0	0	vers Lausanne
8	3	0	0	0	de Lausanne

Légende : 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 1
6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 3

Figure 11 Différence entre la variante 1 et 3 pour les critères "temps de parcours" et "nombre de relations par heure" pour les gares de St-Imier et Courtelary (SMA)

Pour le groupe 2 **« Ligne 225 sans desserte du RE », illustré par Villeret** et le groupe 3 **« Communes du Bas-Vallon » illustré par Reuchenette-Péry**, la variante 3 est plus avantageuse au niveau du nombre de relations par heure (offre à la demi-heure, à priori toute la journée), ainsi qu'au niveau des meilleurs temps de parcours de/vers Moutier et de/vers La Chaux-de-Fonds (très légères différences).

Différence V3 / V1					
Temps de parcours		Nbre relations par heure			
Meilleur	Moyen	Total	Directes	En corresp.	Gare de **Villeret**
0	0	1	1	0	.
1	0	1	1	0	de Bienne
2	1	1	0	1	vers Moutier
4	2	1	0	1	de Moutier
3	1	1	1	0	vers La Chaux-de-Fonds
5	3	1	1	0	de La Chaux-de-Fonds
0	0	1	0	1	vers Bâle
1	1	1	0	1	de Bâle
0	0	1	0	1	vers Lausanne
1	1	1	0	1	de Lausanne

Légende : 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 1
6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 3

Différence V3 / V1					
Temps de parcours		Nbre relations par heure			
Meilleur	Moyen	Total	Directes	En corresp.	Gare de **Reuchenette-Péry**
0	0	1	1	0	vers Bienne
1	0	1	1	0	de Bienne
5	5	1	0	1	vers Moutier
5	4	1	0	1	de Moutier
3	0	1	1	0	vers La Chaux-de-Fonds
5	2	1	1	0	de La Chaux-de-Fonds
0	0	1	0	1	vers Bâle
1	0	1	0	1	de Bâle
0	0	1	0	1	vers Lausanne
1	0	1	0	1	de Lausanne

Légende : 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 1
6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 3

Figure 12 Différence entre la variante 1 et 3 pour les critères "temps de parcours" et "nombre de relations par heure" pour les gares de Villeret et Reuchenette-Péry (SMA)

Pour le groupe 4 **« Ligne 226 avec R accéléré », illustré par Tavannes et Malleray-Bévilard**, la variante 3 est beaucoup plus avantageuse au niveau des temps de parcours de/vers Delémont et Bâle (relation R accélérée), ainsi que très légèrement vers Moutier, et elle prévoit toutes les relations vers Bienne sans changement ; la variante 1 est toutefois plus avantageuse au niveau des temps de parcours de/vers La Chaux-de-Fonds (en profitant de la relation RE sur la ligne 225).

Différence V3 / V1					
Temps de parcours		Nbre relations par heure			
Meilleur	Moyen	Total	Directes	En corresp.	Gare de **Tavannes**
0	0	0	1	1	vers Bienne
0	0	0	1	1	de Bienne
4	1	0	0	0	vers Moutier
2	0	0	0	0	de Moutier
13	7	0	0	0	vers La Chaux-de-Fonds
13	4	0	0	0	de La Chaux-de-Fonds
30	16	0	0	0	vers Bâle
29	20	0	0	0	de Bâle
0	0	0	0	0	vers Lausanne
0	0	0	0	0	de Lausanne

Légende :
- 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 1
- 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 3

Différence V3 / V1					
Temps de parcours		Nbre relations par heure			
Meilleur	Moyen	Total	Directes	En corresp.	Gare de **Malleray-Bévilard**
2	0	0	1	1	vers Bienne
1	2	0	1	1	de Bienne
3	0	0	0	0	vers Moutier
1	1	0	0	0	de Moutier
12	5	0	0	0	vers La Chaux-de-Fonds
12	10	0	0	0	de La Chaux-de-Fonds
30	17	0	0	0	vers Bâle
28	23	0	0	0	de Bâle
2	0	0	0	0	vers Lausanne
1	2	0	0	0	de Lausanne

Légende :
- 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 1
- 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 3

Figure 13 Différence entre la variante 1 et 3 pour les critères "temps de parcours" et "nombre de relations par heure" pour les gares de Tavannes et Malleray-Bévilard (SMA)

Pour le groupe 5 **« Ligne 226 sans R accéléré », illustré par Sorvilier**, la variante 1 est plus avantageuse au niveau du nombre de relations par heure (offre à la demi-heure en heure de pointe) et au niveau des temps de parcours de/vers La Chaux-de-Fonds (relation RE sur la ligne 225), ainsi que très légèrement au niveau des temps de parcours moyen pour les autres correspondances.

Différence V3 / V1					
Temps de parcours		Nbre relations par heure			
Meilleur	Moyen	Total	Directes	En corresp.	Gare de **Sorvilier**
0	2	1	0	1	vers Bienne
0	3	1	0	1	de Bienne
1	1	1	1	0	vers Moutier
2	2	1	1	0	de Moutier
13	9	1	0	1	vers La Chaux-de-Fonds
17	17	1	0	1	de La Chaux-de-Fonds
0	1	1	0	1	vers Bâle
0	6	1	0	1	de Bâle
0	3	1	0	1	vers Lausanne
0	3	1	0	1	de Lausanne

Légende :
- 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 1
- 6 Différence (TdP ou nb. relations) *en faveur* de la Variante 3

Figure 14 Différence entre la variante 1 et 3 pour les critères "temps de parcours" et "nombre de relations par heure" pour la gare de Sorvilier (SMA)

3.4. Evaluation des variantes pour les groupes de communes

L'évaluation des variantes pour les divers groupes de communes tient compte des critères suivants :

- Lisibilité (simplification) de la structure d'offre (qualité du cadencement)
- Nombre de relations par heure (densité du cadencement)
- Temps de parcours : évaluation générale
- Relations directes
- Qualité des correspondances : Bienne, Moutier

L'évaluation des variantes se fait par rapport à l'offre actuelle.
La variante 1 maintient globalement les mêmes caractéristiques de l'offre actuelle, tant en termes de temps de parcours qu'en nombre de relations (avantages et inconvénients actuels) ; elle permet d'adapter le concept des lignes 225-226 aux nouvelles conditions données par l'étape PRODES 2035. La variante

3, quant à elle, propose des modifications pouvant selon le cas augmenter ou réduire le nombre de relations et raccourcir ou allonger les temps de parcours ; c'est une solution de rupture qui sort de la logique d'offre actuelle, avec des avantages pour certaines gares et des inconvénients pour d'autres. La situation peut être résumée comme suit (voir figure 15 et point 3.3. pour plus de détails) :

- Variante 1 : la situation est stable pour la ligne 225 et pour les communes du Bas-Vallon, et il y a une amélioration de la lisibilité pour la ligne 226. Aucune dégradation n'est envisagée avec cette variante, mais les améliorations sont peu nombreuses également.
- Variante 3 : le bilan est plus contrasté pour cette variante. Il y a des améliorations pour chaque groupe de commune (+ lisibilité pour groupe 1 ; + nombre de relations pour groupes 2 et 3 ; + relations directes et + correspondances à Bienne et Moutier pour groupe 4), excepté le dernier groupe, qui présente une dégradation de la lisibilité et du nombre de relations. Une dégradation des temps de parcours pour le groupe 1 est également identifiée, ainsi qu'une dégradation de la lisibilité pour le groupe 4.

Groupes de gares et variantes	*Ligne 225 avec RE*		*Ligne 225 sans RE*		*Bas-Vallon*		*Ligne 226 avec R accéléré*		*Ligne 226 sans R accéléré*	
	Variante 1	Variante 3	Variante 1	Variante 3	Variante 1	Variante 3	Variante 1	Variante 3	Variante 1	Variante 3
Lisibilité	=	+	=	=	=	=	+	–	+	–
Nombre de relations	=	=	=	+	=	+	=	=	=	–
Temps de parcours	=	–	=	=	=	=	=	=	=	=
Relations directes	=	=	=	=	=	=	=	+	=	=
Qualité des nœuds de correspondance	= *(Bienne)*	= *(Bienne)*	= *(Bienne)*	= *(Bienne)*	= *(Bienne)*	= *(Bienne)*	= *(Bie / Mout)*	+ *(Bie / Mout)*	= *(Bie / Mout)*	= *(Bie / Mout)*

+ : amélioration

= : statu quo

– : dégradation

Figure 15 Résumé comparaison des variantes pour chaque groupe de commune selon une liste de critères définis par rapport à l'offre actuelle (SMA)

Il est important de noter que la modification d'un aspect peut se refléter dans plusieurs critères. Par exemple, l'amélioration de la qualité des correspondances à Moutier permet une amélioration significative des temps de parcours entre Tavannes et Delémont/Bâle (groupe 4, variante 3) ; ou l'amélioration du nombre de relations influence positivement la qualité des correspondances et la lisibilité (tous les trains permettent d'atteindre une certaine gare) (groupe 2 et 3, variante 3). Dans le cadre de l'évaluation globale ci-dessus, il a été volontairement choisi de ne mesurer une évolution (amélioration ou dégradation) que sur un seul critère, afin d'éviter d'éventuels biais.

4. Retour des communes/parties concernées

Les variantes d'horaires des lignes 225-226 entrainent des conséquences parfois importantes pour certaines communes, c'est pourquoi la CRT 1 tenait à la prise de position des communes et parties concernées afin de pouvoir proposer une variante au Canton. 17 communes étaient invitées à une prise de position, ainsi que Jura bernois.Bienne (Jb.B) et le Conseil du Jura bernois (CJB) au niveau régional. Les 19 communes/parties concernées nous ont fait part de leur avis : 7 communes privilégient la variante 1, alors que 9 communes ainsi que le CJB et Jb.B privilégient la variante 3 (1 commune sans préférence). Il est toutefois à nuancer que 6 communes se sont positionnées clairement pour la variante 1, 6 communes également ainsi que le CJB clairement en faveur de la variante 3 ; les autres sont plus nuancées quant à leur choix. Cela est résumé comme suit :

Variante 1	Plutôt variante 1	Pas de préférence	Plutôt variante 3	Variante 3
6 communes	1 commune	1 commune	3 communes + Jb.B	6 communes + CJB

Le choix de la variante pour chaque commune/partie concernée ainsi que les remarques rapportées sont détaillés en annexe (cf. Figure 35) (transcription sans adaptations des remarques formulées par les parties concernées).

5. Réponses apportées aux communes/parties concernées et choix de la CRT 1

Malgré une majorité de communes/parties concernées en faveur de la variante 3 (11 contre 7), il ne s'agit pas de sélectionner cette variante sans analyser au préalable les raisons pour lesquelles telle commune/partie concernée a choisi telle variante. De plus, comme mentionné précédemment, 6 communes se sont déclarées clairement en faveur de la variante 1, 6 également – ainsi que le CJB – pour la variante 3, les autres étant plus nuancées.

Tout d'abord, il semble qu'il y ait parfois eu une mauvaise compréhension des variantes et de leurs conséquences pour certaines communes (pour plus de détails concernant les retours des communes, cf. Figure 35) :

- Sauge privilégie la variante 1 car la variante 3 implique que la gare de Frinvilier ne soit plus desservie. Or, que ce soit la variante 1 ou 3, la situation reste stable à Frinvilier et la gare est desservie de la même manière.
- Renan privilégie la variante 3 en raison de l'augmentation du nombre de relations ; la situation est toutefois la même pour cette commune quelle que soit la variante considérée.
- Sonvilier privilégie la variante 3 en raison de l'augmentation du nombre de relations et du meilleur temps de parcours vers Moutier et La Chaux-de-Fonds. Or, la situation est la même pour la commune quelle que soit la variante considérée (très légère amélioration du temps de parcours vers Moutier, dans un des deux sens seulement).
- A l'inverse, Cortébert privilégie plutôt la variante 1, qui conserve la situation actuelle, alors que la variante 3 offre plus de relations sans dégrader les temps de parcours.
- Courtelary privilégie la variante 1 car elle « maintient les liaisons directes Bienne-Courtelary-La Chaux-de-Fonds », à l'inverse de la variante 3 qui entrainerait une « perte des liaisons directes ». Or, quelle que soit la variante, les liaisons directes sont conservées. Toutefois, la commune évoque également le fait qu'il y a une dégradation des temps de parcours vers Bienne (notamment le meilleur temps de parcours) avec la variante 3, ce qui est correct.

Au vu de ce qui précède, il est dommage qu'il n'y ait pas eu plus de communes représentées lors de la soirée d'information-participation, et/ou qu'aucune ne se soit manifestée (remarques ou questions) par la suite.

Comme mentionné plus haut, la variante 1 a été privilégiée par 7 communes (6 communes variante 1, 1 commune plutôt variante 1). Toutefois, pour certaines communes, le choix ferme de cette variante ne semble pas être justifié par des critères forts d'offre. En résumé (voir figure 16 ci-dessous pour plus de détails), il ressort que 4 communes sont réellement impactées par la variante 3 et bénéficient plus largement de la variante 1 :

- Saint-Imier et Courtelary, probablement en raison de la dégradation des temps de parcours vers Bienne (respectivement 12 minutes et 8-11 minutes) qu'induirait la variante 3. Courtelary met surtout en avant le fait que la variante 3 induirait une perte des liaisons directes, ce qui n'est pas le cas, mais mentionne également (en dernier lieu) ces temps de parcours ; St-Imier ne parle que de « conserver les caractéristiques actuelles ».
- Sorvilier et Valbirse, probablement en raison de l'allégement de l'offre pour les gares de Sorvilier et de Pontenet (nb : les communes n'ont pas indiqué les raisons de leurs choix). Sans raison évoquée par la commune, il faut toutefois contrebalancer le fait que pour la commune de Valbirse, qui comprend également la gare de Malleray-Bévilard, la variante 3 représente un avantage certain au niveau des temps de parcours de/vers Delémont et Bâle (relation R accélérée), ainsi que très légèrement vers Moutier, et elle prévoit toutes les relations vers Bienne sans changement.

Concernant les autres communes : Sauge semble retenir une mauvaise conclusion (la gare de Frinvilier continuera en effet d'être desservie avec la variante 3), Cortébert bénéficie plus largement de la variante 3, Reconvilier reconnaît être peu concernée par la problématique.

Variante 1

Communes	Argumentation en faveur de la variante 1	Argumentation à revoir
Saint-Imier	conserver les caractéristiques actuelles (probablement éviter dégradation des temps de parcours sur Bienne si variante 3)	-
Courtelary	dégradation des temps de parcours sur Bienne si variante 3	privilégie surtout la variante 1 car la 3 entrainerait une perte de liaisons directes, ce qui n'est pas le cas
Sorvilier	allègement de l'offre ?	-
Valbirse	allégement de l'offre ?	3 : meilleur temps de parcours de/vers Delémont et Bâle (R accélérée), et très légèrement vers Moutier, toutes les relations sur B sans changement
Reconvilier		reconnait n'être pas vraiment concernée
Sauge		la gare de Frinvilier continuera d'être desservie quelle que soit la variante
Cortébert		la variante 1 ne change pas la situation, mais la variante 3 offre plus de relations

Figure 16 Conséquences des variantes pour les communes – choix de la variante 1

La variante 3 a été privilégiée par 9 communes, le CJB et Jb.B (6 communes + CJB variante 3, 3 communes + Jb.B plutôt variante 3). De même que précédemment, le choix de cette variante peut être à nuancer pour certaines communes. En résumé (voir figure 17 ci-dessous pour plus de détails), il ressort que 6 communes bénéficient plus largement de la variante 3 :

- Villeret, Cormoret, Corgémont et Péry-La Heutte (gares de Reuchenettes-Péry et La Heutte), car la variante 3 offre plus de relations – Cortébert pourrait également entrer dans cette catégorie, bien que la commune ait choisi la variante 1.
- Court, en raison des meilleures correspondances sur Moutier, ainsi que Tavannes, probablement pour la même raison (la commune indique seulement que la variante 3 est « plus avantageuse dans l'ensemble »).
- Les deux entités que sont Jb.B et le CJB proposent également de privilégier la variante 3, car pour l'ensemble de la région, les bénéfices sont plus importants : d'une part elle permet de meilleures correspondances à Moutier, et d'autre part elle permet plus de relations pour de nombreuses gares ; par pesée d'intérêt, cela contrebalance l'allégement de l'offre de 2 gares ainsi que les dégradations des temps de parcours de 2 gares.

Concernant les autres communes : Renan et Sonvilier estiment bénéficier de plus de relations et/ou de meilleurs temps de parcours, ce qui n'est pas le cas (situation reste stable peu importe la variante), et Tramelan reconnait ne pas vraiment être impacté.

Variante 3

Communes	Argumentation clairement en faveur de la variante 3	Argumentation à revoir
Court	meilleures correspondances à Moutier	-
Villeret	+ de relations	-
Cormoret	+ de relations	-
Corgémont	+ de relations	-
Péry-La Heutte	+ de relations	-
Tavannes	+ avantageuse	-

CJB	+ avantageuse pour région, densification de l'offre pour 6 gares et meilleures correspondances à Moutier	-
Jb.B	pesée d'intérêt, cadence l'emporte sur temps de parcours (CRTU indique également qu'il faut clairement améliorer les correspondances pour Moutier)	-
Renan		pas plus de relations (stable)
Sonvilier	meilleur temps de parcours	pas plus de relations (stable) et gagne très peu temps de parcours vers Moutier (dans un des 2 sens seulement)
Tramelan		reconnaît ne pas vraiment être impacté

Figure 17 Conséquences des variantes pour les communes – choix de la variante 3

La variante 1 n'entraine certes pas de dégradations, mais elle ne propose pas non plus de réelles améliorations possibles pour certaines gares (uniquement amélioration de la lisibilité pour la ligne 226) ou pour la région (pas d'améliorations des correspondances à Moutier). En revanche, la variante 3 entraine certaines dégradations, mais qui doivent être comparées aux améliorations possibles. Elle permet d'améliorer les correspondances à Moutier tout en amenant une densification de l'offre pour 6 gares (Villeret, Cormoret, Cortébert, Corgémont, La Heutte, Reuchenette-Péry), contrebalançant l'allégement de l'offre aux gares de Sorvilier et Pontenet (Valbirse). La commune de Valbirse dispose néanmoins de la gare de Malleray-Bévilard, qui profite de la variante 3 en termes des temps de parcours de/vers Delémont et Bâle, ainsi que très légèrement vers Moutier, et elle prévoit toutes les relations vers Bienne sans changement. Saint-Imier et Courtelary seraient toutefois impactées par une dégradation des temps de parcours vers Bienne.
Selon Jb.B et le CJB, cette variante est plus avantageuse pour la région, non seulement concernant la question des correspondances sur Moutier mais aussi car, par pesée d'intérêts, la cadence est à privilégier sur les temps de parcours. Saint-Imier et Courtelary connaitront certes une dégradation des temps de parcours, mais continueront d'être desservies 2 fois par heure.

Rappelons que le but principal de ces variantes est d'éviter la dégradation des correspondances à Bienne entre le Jura bernois et l'Arc lémanique ; les deux variantes explicitées ci-dessus remplissent ce rôle. Elles entrainent toutefois des conséquences très différentes pour les communes, tant en termes d'améliorations que de dégradations ; la décision était de ce fait particulièrement complexe, mais plusieurs arguments ont permis de faire pencher la balance **en faveur de la variante 3**.

Premièrement, les 2 entités politiques de la région (le CJB et Jb.B) ont un poids important dans la mesure où la réflexion est faite pour l'ensemble de la région, pour « satisfaire au plus grand nombre » sans privilégier une commune en particulier. La variante 3 est choisie pour 2 raisons principales : d'une part, cela permet d'améliorer les correspondances à Moutier et d'autre part, la densification de l'offre pour de nombreuses gares l'emporte sur les dégradations des temps de parcours engendrées par cette variante. La variante 3 serait ainsi plus bénéfique pour une majorité de communes ainsi que pour une majorité de la population dans la région. Il est par ailleurs intéressant de noter que le CJB met en avant que cela profite particulièrement à la commune de Valbirse (gare de Malleray-Bévilard), alors que la commune privilégie pour sa part la variante 1 (pas d'arguments avancés par la commune, probablement dû à l'allégement de l'offre à Pontenet).

Deuxièmement, les deux communes qui « perdent » le plus avec la variante 3 sont St-Imier et Courtelary, en raison de la dégradation des temps de parcours sur Bienne – les gares de Sorvilier et Pontenet sont également perdantes suite à l'allégement de l'offre, mais cela peut être contrebalancé par la densification de l'offre de 6 autres gares. Or, St-Imier et Courtelary privilégient la variante 1, mais certains éléments peuvent être discutés :

- St-Imier privilégie la variante 1 pour « conserver les caractéristiques actuelles » ; aucune remarque n'est faite concernant la variante 3. Bien que la variante 1 soit privilégiée, la variante 3 n'est pas pour autant proprement rejetée.
  De plus, il y a certes une dégradation des temps de parcours sur Bienne, mais la variante 3 avantage le réseau de bus (bus urbain St-Imier, liaison St-Imier-Tramelan et nouvelle liaison St-Imier-Villeret) ; en effet, le croisement des 2 trains permet d'assurer un nœud de correspondance systématique (toutes les demi-heures) – bien que les bus ne circulent pas forcément toutes les demi-heures comme les trains.
- Courtelary privilégie surtout la variante 1 pour « conserver les liaisons directes » et rejette la variante 3 principalement à cause de la perte de ces liaisons ; or, aucune de ces variantes n'entraine la perte de ces liaisons directes. L'argument de la dégradation des temps de parcours ne vient qu'en dernière position, alors qu'il était demandé aux communes/parties concernées de présenter les conséquences de chaque variante de la plus importante à la moins importante. Il faut toutefois réfléchir au fait qu'en parlant de pertes de liaisons directes, la commune pense peut-être à la perte des liaisons rapides.

En somme, dans le vallon de St-Imier, la variante 3 est plus bénéfique pour les communes intermédiaires et relèverait plus du « détail » pour les autres.

Troisièmement, il ne faut pas oublier que ce mandat donne suite à un premier mandat (2019), dont le but était d'améliorer à court terme l'offre sur la ligne 226 (Bienne-Sonceboz-Moutier). La variante 3 avantage bon nombre de communes, tant dans le vallon de St-Imier que dans le bas vallon (densification de l'offre) et la vallée de Tavannes (relations directes), alors que la variante 1 profite surtout au vallon de St-Imier (temps de parcours).

Enfin, selon la répartition des pôles suite au départ de Moutier (projet « Avenir Berne romande »), les services de l'administration cantonale francophone (pôle administration francophone) seront probablement réunis dans la vallée de Tavannes ; de ce point de vue-là, il est donc particulièrement important d'améliorer la situation dans la vallée de Tavannes.

Des sous-variantes ont également été analysées, afin de voir si une solution plus optimale, dégradant le moins possible la situation pour les communes tout en amenant des améliorations substantielles, pouvait être trouvée. Aucune de ces sous-variantes ne présentaient toutefois plus d'avantages que la variante 3.

Au vu des arguments qui précèdent, le comité de la CRT 1 propose au Canton de privilégier la variante 3.

6. Synthèse

L'Etape d'aménagement 2035 PRODES prévoit une adaptation des sillons InterCity de la ligne du Pied-du-Jura – soit l'IC 5 (Genève–)Lausanne–Bienne–Zurich et l'IC 51 Genève–Bienne–Bâle – ce qui engendre des dégradations dans les correspondances à Bienne entre le Jura bernois, notamment les lignes 225 et 226 La Chaux-de-Fonds/Moutier–Sonceboz–Bienne, et l'Arc lémanique.
Cette situation peut être partiellement corrigée par des solutions techniques, avec notamment deux variantes pour le long terme pour l'aménagement des horaires sur les lignes 225 et 226, qui se superposent au-delà de l'offre de base 2035 (PRODES) :

- La variante 1 conserve la structure actuelle : un produit RE et un produit R sur la ligne 225, deux produits R sur la ligne 226. Son but principal est d'adapter l'horaire pour résoudre le problème de correspondances à Bienne, mais à Moutier cela reste non satisfaisant. Les adaptations d'horaire sur les deux lignes pour systématiser la correspondance à Bienne conduisent toutefois à une cadence stricte aux 30 minutes sur la ligne 226 (amélioration de la lisibilité).

- La variante 3 adapte la structure d'offre : deux produits R, dont un produit accéléré, sur les deux lignes 225 et 226. Son but principal est d'assurer les correspondances à Bienne et à Moutier, mais cela engendre notamment la suppression de 2 arrêts sur la ligne 226 pour le produit R accéléré (cadence à l'heure et légère dégradation de la lisibilité pour les deux gares concernées).

Les conséquences de chaque variante ont été illustrées pour les différents groupes de communes suivants, avec des nœuds (gares) représentatifs :

1. Communes de la ligne 225 avec desserte du RE (Saint-Imier, Courtelary, Sonceboz)
2. Communes de la ligne 225 sans desserte du RE (Renan, Sonvilier, Villeret, Cormoret, Cortébert, Corgémont)
3. Communes du bas-vallon (Péry- La Heutte (gare Reuchenette-Péry), Sauge)
4. Communes de la ligne 226 avec desserte R accélérée (pouvant bénéficier de meilleures correspondances au nœud de Moutier direction Bâle) (Tavannes, Reconvilier, Valbirse (gare Malleray-Bévilard), Court).
5. Communes de la ligne 226 sans desserte R accélérée (dont l'arrêt pourrait être mis sur demande en cas de train accéléré) (Sorvilier, Valbirse)

L'évaluation des variantes a tenu compte des critères suivants : lisibilité (simplification) de la structure d'offre ; nombre de relations par heure ; temps de parcours ; relations directes ; qualité des correspondances (Bienne, Moutier).
Avec la variante 1, la situation est stable pour la ligne 225 et pour les communes du Bas-Vallon, et il y a une amélioration de la lisibilité pour la ligne 226.
Avec la variante 3, il y a des améliorations pour chaque groupe de commune (+ lisibilité pour groupe 1 ; + nombre de relations pour groupes 2 et 3 ; + relations directes et + correspondances à Bienne et Moutier pour groupe 4), excepté le dernier groupe, qui présente une dégradation de la lisibilité et du nombre de relations. Une dégradation des temps de parcours pour le groupe 1 est également identifiée, ainsi qu'une dégradation de la lisibilité pour le groupe 4.
La modification d'un aspect peut toutefois se refléter dans plusieurs critères. Par exemple, l'amélioration de la qualité des correspondances à Moutier permet une amélioration significative des temps de parcours entre Tavannes et Delémont/Bâle ; l'amélioration du nombre de relations influence positivement la qualité des correspondances et la lisibilité (tous les trains permettent d'atteindre une certaine gare).

Donnant suite à une soirée d'information-participation, un questionnaire a été envoyé aux communes/parties concernées afin de récolter leur prise de position sur les variantes d'horaires des lignes 225-226. 7 communes ont privilégié la variante 1, 9 communes ainsi que le Conseil du Jura bernois (CJB) et Jura bernois.Bienne (Jb.B) ont privilégié la variante 3 (1 commune sans préférence).
Après analyse de ces retours et corrections éventuelles de certains arguments, une réflexion particulièrement complexe a entrainé le choix de la variante 3, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, les entités politiques (Jb.B et le CJB) qui réfléchissent pour l'ensemble de la région ont choisi la variante 3 : elle permet d'améliorer les correspondances à Moutier et de densifier l'offre pour de nombreuses gares (6 gares, contrebalançant l'allégement de l'offre de 2 gares). La variante 3 serait plus bénéfique pour l'ensemble des communes, malgré les dégradations des temps de parcours que cela engendre pour St-Imier et Courtelary, car la cadence, selon ces entités, l'emporte sur les temps de parcours. De plus, bien que ces deux communes choisissent la variante 1, St-Imier ne rejette pas fondamentalement la variante 3 et Courtelary souhaite principalement conserver les liaisons directes, ce que permettent les 2 variantes. En outre, la variante 3 avantage bon nombre de communes, tant dans le vallon de St-Imier que dans le bas vallon et la vallée de Tavannes, alors que l'autre variante profite surtout au vallon de St-Imier. Améliorer la situation dans la vallée de Tavannes est d'autant plus important que selon la répartition des pôles suite au départ de Moutier, il est prévu d'installer les services de l'administration cantonale francophone dans la vallée de Tavannes.

7. Annexes

7.1. Concepts d'offre – Horaires-tableaux (extrait)

Offre Variante 1 long terme – Ligne 225

	Type de train		R	RE	R	RE	R	RE
	Numéro de train		S 1	S 20	S 1	S 20	S 1	S 20
km		De:						
0	Biel/Bienne		15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49
5	Frinvillier-Taubenloch		15:24	|	16:24	|	17:24	|
8	Reuchenette-Péry		15:28	|	16:28	|	17:28	|
10	La Heutte		15:30	|	16:30	|	17:30	|
14	Sonceboz-Sombeval	o	15:35	16:03	16:35	17:03	17:35	18:03
14	Sonceboz-Sombeval		15:39	16:03	16:39	17:03	17:39	18:03
16	Corgémont		15:41	|	16:41	|	17:41	|
19	Cortébert		15:44	|	16:44	|	17:44	|
23	Courtelary	o	15:48	16:09	16:48	17:09	17:48	18:09
23	Courtelary		15:49	16:10	16:49	17:10	17:49	18:10
24	Cormoret		15:50	|	16:50	|	17:50	|
27	Villeret		15:53	|	16:53	|	17:53	|
29	St-Imier	o	15:56	16:15	16:56	17:15	17:56	18:15
29	St-Imier		15:59	16:16	16:59	17:16	17:59	18:16
30	St-Imier La Clef		16:01	|	17:01	|	18:01	|
31	Sonvilier		16:03	|	17:03	|	18:03	|
35	Renan BE		16:08	|	17:08	|	18:08	|
44	La Chaux-de-Fonds	o	16:17	16:30	17:17	17:30	18:17	18:30
		A:						

	Type de train		RE	R	RE	R	RE	R
	Numéro de train		S 20	S 1	S 20	S 1	S 20	S 1
km		De:						
0	La Chaux-de-Fonds		15:30	15:42	16:30	16:42	17:30	17:42
9	Renan BE		|	15:51	|	16:51	|	17:51
13	Sonvilier		|	15:54	|	16:54	|	17:54
14	St-Imier La Clef		|	15:56	|	16:56	|	17:56
15	St-Imier	o	15:43	15:59	16:43	16:59	17:43	17:59
15	St-Imier		15:44	16:02	16:44	17:02	17:44	18:02
17	Villeret		|	16:04	|	17:04	|	18:04
20	Cormoret		|	16:07	|	17:07	|	18:07
21	Courtelary	o	15:49	16:10	16:49	17:10	17:49	18:10
21	Courtelary		15:50	16:10	16:50	17:10	17:50	18:10
25	Cortébert		|	16:13	|	17:13	|	18:13
28	Corgémont		|	16:15	|	17:15	|	18:15
30	Sonceboz-Sombeval	o	15:57	16:20	16:57	17:20	17:57	18:20
30	Sonceboz-Sombeval		15:57	16:25	16:57	17:25	17:57	18:25
34	La Heutte		|	16:29	|	17:29	|	18:29
36	Reuchenette-Péry		|	16:32	|	17:32	|	18:32
39	Frinvillier-Taubenloch		|	16:35	|	17:35	|	18:35
44	Biel/Bienne	o	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41
		A:						

Figure 18 et 19 Horaires-tableaux (extrait), variante 1 ligne 225 (SMA, sur la base des données fournies par les CFF)

Offre Variante 1 long terme – Ligne 226

	Type de train		IC	R	IC	RE	R	IC	R	IC	RE	R	IC	R	RE	R
	Numéro de train		IC 51	S 1	IC 51	S 20	S 1	IC 51	S 1	IC 51	S 20	S 1	IC 51	S 1	S 20	S 1
km		De:														
0	Biel/Bienne		15:49	15:19	16:20	15:49		16:49	16:19	17:20	16:49		17:49	17:19	17:49	
5	Frinvillier-Taubenloch		|	15:24	|	|		|	16:24	|	|		|	17:24	|	
8	Reuchenette-Péry		|	15:28	|	|		|	16:28	|	|		|	17:28	|	
10	La Heutte		|	15:30	|	|		|	16:30	|	|		|	17:30	|	
14	Sonceboz-Sombeval	o	|	15:35	|	16:03		|	16:35	|	17:03		|	17:35	18:03	
14	Sonceboz-Sombeval		|	15:37	|	16:03	16:07	|	16:37	|	17:03	17:07	|	17:37	18:03	18:07
21	Tavannes	o	|	15:44	|		16:14	|	16:44	|		17:14	|	17:44		18:14
21	Tavannes		|	15:44	|		16:14	|	16:44	|		17:14	|	17:44		18:14
24	Reconvilier		|	15:47	|		16:17	|	16:47	|		17:17	|	17:47		18:17
26	Pontenet		|	15:49	|		16:19	|	16:49	|		17:19	|	17:49		18:19
28	Malleray-Bévilard	o	|	15:53	|		16:23	|	16:53	|		17:23	|	17:53		18:23
28	Malleray-Bévilard		|	15:53	|		16:23	|	16:53	|		17:23	|	17:53		18:23
30	Sorvilier		|	15:55	|		16:25	|	16:55	|		17:25	|	17:55		18:25
33	Court		|	15:58	|		16:29	|	16:58	|		17:29	|	17:58		18:29
40	Moutier	o	16:07	16:08	16:38		16:38	17:07	17:08	17:38		17:38	18:07	18:08		18:38
		A:	Basel SBB		Basel SBB	La Chaux-de-Fonds		Basel SBB		Basel SBB	La Chaux-de-Fonds		Basel SBB		La Chaux-de-Fonds	

	Type de train		R	IC	R	RE	IC	R	IC	R	RE	IC	R	IC	R	RE
	Numéro de train		S 1	IC 51	S 1	S 20	IC 51	S 1	IC 51	S 1	S 20	IC 51	S 1	IC 51	S 1	S 20
km		De:		Basel SBB		La Chaux-de-Fonds	Basel SBB		Basel SBB		La Chaux-de-Fonds	Basel SBB		Basel SBB		La Chaux-de-Fonds
0	Moutier		15:52	15:52	16:22		16:22	16:52	16:52	17:22		17:22	17:52	17:52	18:22	
6	Court		15:58	|	16:28		|	16:58	|	17:28		|	17:58	|	18:28	
9	Sorvilier		16:01	|	16:31		|	17:01	|	17:31		|	18:01	|	18:31	
12	Malleray-Bévilard	o	16:05	|	16:35		|	17:05	|	17:35		|	18:05	|	18:35	
12	Malleray-Bévilard		16:05	|	16:35		|	17:05	|	17:35		|	18:05	|	18:35	
13	Pontenet		16:07	|	16:37		|	17:07	|	17:37		|	18:07	|	18:37	
15	Reconvilier		16:09	|	16:39		|	17:09	|	17:39		|	18:09	|	18:39	
18	Tavannes	o	16:14	|	16:44		|	17:14	|	17:44		|	18:14	|	18:44	
18	Tavannes		16:15	|	16:45		|	17:15	|	17:45		|	18:15	|	18:45	
25	Sonceboz-Sombeval	o	16:23	|	16:53	16:57	|	17:23	|	17:53	17:57	|	18:23	|	18:53	18:57
25	Sonceboz-Sombeval		16:25	|		16:57	|	17:25	|		17:57	|	18:25	|		18:57
30	La Heutte		16:29	|		|	|	17:29	|		|	|	18:29	|		|
31	Reuchenette-Péry		16:32	|		|	|	17:32	|		|	|	18:32	|		|
34	Frinvillier-Taubenloch		16:35	|		|	|	17:35	|		|	|	18:35	|		|
40	Biel/Bienne	o	16:41	16:11		17:11	16:40	17:41	17:11		18:11	17:40	18:41	18:11		19:11
		A:														

Figure 20 et 21 Horaires-tableaux (extrait), variante 1 ligne 226 (SMA, sur la base des données fournies par les CFF)

Offre Variante 3 long terme – Ligne 225

	Type de train		R	R	R	R	R	R
	Numéro de train		S 1	S 1	S 1	S 1	S 1	S 1
km		De:						
0	Biel/Bienne		15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49
5	Frinvillier-Taubenloch		15:23	|	16:23	|	17:23	|
8	Reuchenette-Péry		15:28	15:57	16:28	16:57	17:28	17:57
10	La Heutte		15:30	15:59	16:30	16:59	17:30	17:59
14	Sonceboz-Sombeval	o	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05
14	Sonceboz-Sombeval		15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09
16	Corgémont		15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11
19	Cortébert		15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15
23	Courtelary	o	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17
23	Courtelary		15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17
24	Cormoret		15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19
27	Villeret		15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22
29	St-Imier	o	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27
29	St-Imier		15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29
30	St-Imier La Clef		16:01	|	17:01	|	18:01	|
31	Sonvilier		16:03	|	17:03	|	18:03	|
35	Renan BE		16:08	|	17:08	|	18:08	|
44	La Chaux-de-Fonds	o	16:17	16:43	17:17	17:43	18:17	18:43
		A:						

	Type de train		R	R	R	R	R	R
	Numéro de train		S 1	S 1	S 1	S 1	S 1	S 1
km		De:						
0	La Chaux-de-Fonds		15:17	15:43	16:17	16:43	17:17	17:43
9	Renan BE		|	15:51	|	16:51	|	17:51
13	Sonvilier		|	15:54	|	16:54	|	17:54
14	St-Imier La Clef		|	15:56	|	16:56	|	17:56
15	St-Imier	o	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59
15	St-Imier		15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02
17	Villeret		15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04
20	Cormoret		15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07
21	Courtelary	o	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09
21	Courtelary		15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09
25	Cortébert		15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14
28	Corgémont		15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16
30	Sonceboz-Sombeval	o	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20
30	Sonceboz-Sombeval		15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25
34	La Heutte		15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29
36	Reuchenette-Péry		16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32
39	Frinvillier-Taubenloch		16:05	|	17:05	|	18:05	|
44	Biel/Bienne	o	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41
		A:						

Figure 22 et 23 Horaires-tableaux (extrait), variante 3 ligne 225 (SMA, sur la base des données fournies par les CFF)

Offre Variante 3 long terme – Ligne 226

	Type de train		IC	R	R	IC	IC	R	R	IC	IC	R	R
	Numéro de train		IC 51	S 1	S 1	IC 51	IC 51	S 1	S 1	IC 51	IC 51	S 1	S 1
km		De:											
0	Biel/Bienne		15:49	15:19	15:49	16:20	16:49	16:19	16:49	17:20	17:49	17:19	17:49
5	Frinvillier-Taubenloch		|	15:24	|	|	|	16:24	|	|	|	17:24	|
8	Reuchenette-Péry		|	15:28	15:57	|	|	16:28	16:57	|	|	17:28	17:57
10	La Heutte		|	15:30	15:59	|	|	16:30	16:59	|	|	17:30	17:59
14	Sonceboz-Sombeval	o	|	15:35	16:05	|	|	16:35	17:05	|	|	17:35	18:05
14	Sonceboz-Sombeval		|	15:37	16:07	|	|	16:37	17:07	|	|	17:37	18:07
21	Tavannes	o	|	15:44	16:14	|	|	16:44	17:14	|	|	17:44	18:14
21	Tavannes		|	15:45	16:15	|	|	16:45	17:15	|	|	17:45	18:15
24	Reconvilier		|	15:48	16:18	|	|	16:48	17:18	|	|	17:48	18:18
26	Pontenet		|	15:50	|	|	|	16:50	|	|	|	17:50	|
28	Malleray-Bévilard	o	|	15:53	16:22	|	|	16:53	17:22	|	|	17:53	18:22
28	Malleray-Bévilard		|	15:53	16:23	|	|	16:53	17:23	|	|	17:53	18:23
30	Sorvilier		|	15:55	|	|	|	16:55	|	|	|	17:55	|
33	Court		|	16:02	16:28	|	|	17:02	17:28	|	|	18:02	18:28
40	Moutier	o	16:07	16:09	16:35	16:38	17:07	17:09	17:35	17:38	18:07	18:09	18:35
		A:	Basel SBB			Basel SBB	Basel SBB			Basel SBB	Basel SBB		

	Type de train		R	IC	R	R	IC	IC	R	R	IC	IC	R
	Numéro de train		S 1	IC 51	S 1	S 1	IC 51	IC 51	S 1	S 1	IC 51	IC 51	S 1
km		De:		Basel SBB			Basel SBB	Basel SBB			Basel SBB	Basel SBB	
0	Moutier		15:20	15:52	15:55	16:20	16:22	16:52	16:55	17:20	17:22	17:52	17:55
6	Court		15:29	|	16:02	16:29	|	|	17:02	17:29	|	|	18:02
9	Sorvilier		15:31	|	|	16:31	|	|	|	17:31	|	|	|
12	Malleray-Bévilard	o	15:35	|	16:07	16:35	|	|	17:07	17:35	|	|	18:07
12	Malleray-Bévilard		15:36	|	16:07	16:36	|	|	17:07	17:36	|	|	18:07
13	Pontenet		15:38	|	|	16:38	|	|	|	17:38	|	|	|
15	Reconvilier		15:40	|	16:10	16:40	|	|	17:10	17:40	|	|	18:10
18	Tavannes	o	15:44	|	16:15	16:44	|	|	17:15	17:44	|	|	18:15
18	Tavannes		15:45	|	16:15	16:45	|	|	17:15	17:45	|	|	18:15
25	Sonceboz-Sombeval	o	15:53	|	16:23	16:53	|	|	17:23	17:53	|	|	18:23
25	Sonceboz-Sombeval		15:55	|	16:25	16:55	|	|	17:25	17:55	|	|	18:25
30	La Heutte		15:59	|	16:29	16:59	|	|	17:29	17:59	|	|	18:29
31	Reuchenette-Péry		16:02	|	16:32	17:02	|	|	17:32	18:02	|	|	18:32
34	Frinvillier-Taubenloch		16:05	|	|	17:05	|	|	|	18:05	|	|	|
40	Biel/Bienne	o	16:11	16:11	16:41	17:11	16:40	17:11	17:41	18:11	17:40	18:11	18:41
		A:											

Figure 24 et 25 Horaires-tableaux (extrait), variante 3 ligne 226 (SMA, sur la base des données fournies par les CFF)

7.2. Concepts d'offre – Horloges des correspondances

Moutier

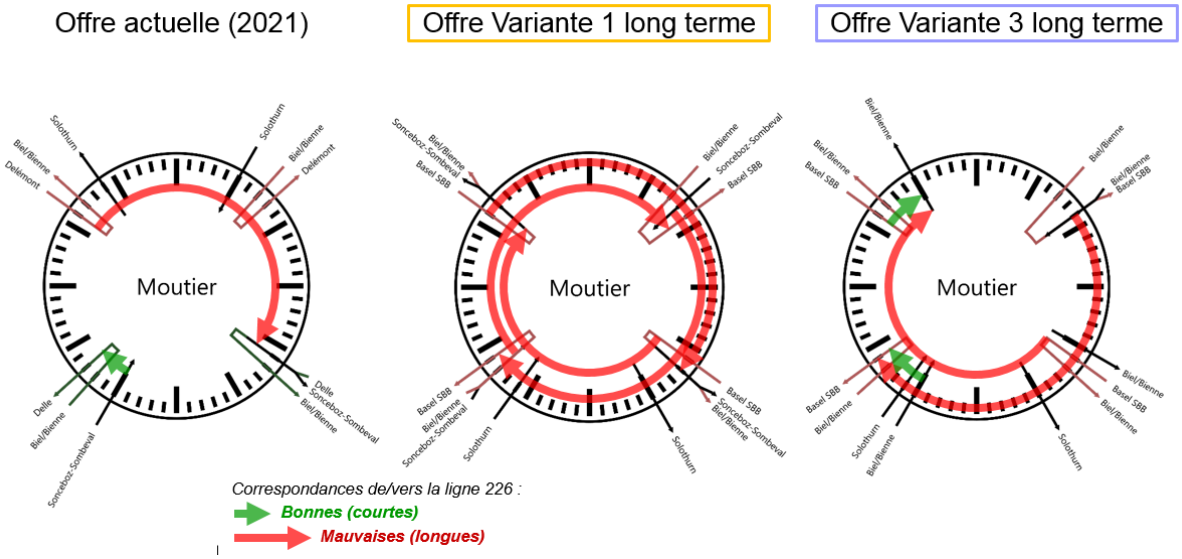


Figure 26 Horloge des correspondances pour les variantes 1 et 3, lignes 225-225 – de/vers Moutier

Bienne

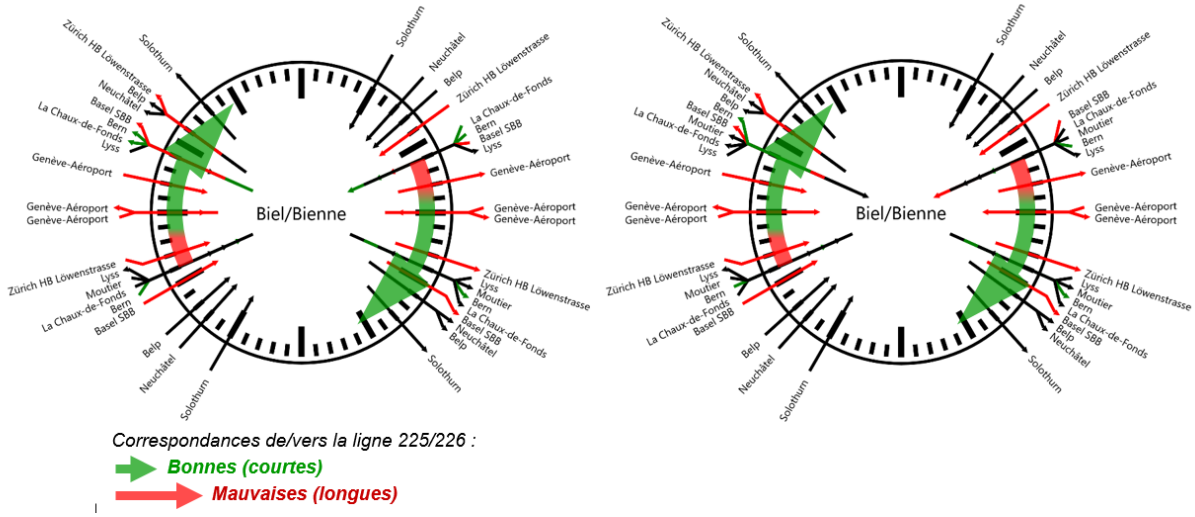


Figure 27 Horloge des correspondances pour les variantes 1 et 3, lignes 225-225 – de/vers Bienne

7.3. Concepts d'offre – Tableaux des départs

Tableau des départs (variantes 1 et 3), pour les nœuds représentatifs des groupes de communes : St-Imier et Courtelary (groupe 1 Communes de la ligne 225 avec desserte du RE), Villeret (groupe 2 Communes de la ligne 225 sans desserte du RE) , Reuchenette-Péry (groupe 3 Communes du bas-vallon), Tavannes et Maleray-Bévilard (groupe 4 Communes de la ligne 226 avec desserte R accélérée (pouvant bénéficier de meilleures correspondances au nœud de Moutier direction Bâle)) et Sorvilier (groupe 5 Communes de la ligne 226 sans desserte R accélérée (dont l'arrêt pourrait être mis sur demande en cas de train accéléré) (Sorvilier, Pontenet)).
L'indication TdP sous le tableau signifie « temps de parcours ».

St-Imier
Départs - Variante 1

	Grille des départs			
0	2			
1				
2				
3				
4				
5	2		44	59
6	2	16	44	59
7	2	16	44	59
8	2	16	44	59
9	2	16	44	59
10	2	16	44	59
11	2	16	44	59
12	2	16	44	59
13	2	16	44	59
14	2	16	44	59
15	2	16	44	59
16	2	16	44	59
17	2	16	44	59
18	2	16	44	59
19	2	16	44	59
20	2	16		59
21	2			59
22	2			59
23	2			59

RE vers Biel/Bienne (TdP 27')
R vers Biel/Bienne (TdP 39')
RE vers La Chaux-de-Fonds (TdP 14')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 18')

St-Imier
Départs - Variante 3

	Grille des départs			
0	2			
1				
2				
3				
4				
5	2		32	59
6	2	29	32	59
7	2	29	32	59
8	2	29	32	59
9	2	29	32	59
10	2	29	32	59
11	2	29	32	59
12	2	29	32	59
13	2	29	32	59
14	2	29	32	59
15	2	29	32	59
16	2	29	32	59
17	2	29	32	59
18	2	29	32	59
19	2	29	32	59
20	2			59
21	2			59
22	2			59
23	2			59

R vers Biel/Bienne (TdP 39')
R vers Biel/Bienne (TdP 39')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 18')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 14')

En-dehors des heures de pointe, horaire donné à titre indicatif (déclinaison journalière élaborée par SMA sur la base de l'horaire 2021)

Figure 28 Tableaux des départs variantes 1 et 3, ligne 225 - St-Imier

Courtelary

Départs - Variante 1

	Grille des départs				
0	10				
1					
2					
3					
4					
5	10			49	50
6	10	10		49	50
7	10	10		49	50
8	10	10		49	50
9	10	10		49	50
10	10	10		49	50
11	10	10		49	50
12	10	10		49	50
13	10	10		49	50
14	10	10		49	50
15	10	10		49	50
16	10	10		49	50
17	10	10		49	50
18	10	10		49	50
19	10	10		49	50
20	10	10		49	
21	10			49	
22	10			49	
23	10			49	

R vers Biel/Bienne (TdP 31')
RE vers Biel/Bienne (TdP 21')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 28')
RE vers La Chaux-de-Fonds (TdP 20')

Courtelary

Départs - Variante 3

	Grille des départs				
0	9				
1					
2					
3					
4					
5	9			39	47
6	9	17		39	47
7	9	17		39	47
8	9	17		39	47
9	9	17		39	47
10	9	17		39	47
11	9	17		39	47
12	9	17		39	47
13	9	17		39	47
14	9	17		39	47
15	9	17		39	47
16	9	17		39	47
17	9	17		39	47
18	9	17		39	47
19	9	17		39	47
20	9				47
21	9				47
22	9				47
23	9				47

R vers Biel/Bienne (TdP 32')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 26')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 30')

En-dehors des heures de pointe, horaire donné à titre indicatif (déclinaison journalière élaborée par SMA sur la base de l'horaire 2021)

Figure 29 Tableaux des départs variantes 1 et 3, ligne 225 - Courtelary

Villeret

Départs - Variante 1

	Grille des départs				
0	4				
1					
2					
3					
4					
5	4				53
6	4				53
7	4				53
8	4				53
9	4				53
10	4				53
11	4				53
12	4				53
13	4				53
14	4				53
15	4				53
16	4				53
17	4				53
18	4				53
19	4				53
20	4				53
21	4				53
22	4				53
23	4				53

R vers Biel/Bienne (TdP 37')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 24')

Villeret

Départs - Variante 3

	Grille des départs				
0	4				
1					
2					
3					
4					
5	4			34	52
6	4		22	34	52
7	4		22	34	52
8	4		22	34	52
9	4		22	34	52
10	4		22	34	52
11	4		22	34	52
12	4		22	34	52
13	4		22	34	52
14	4		22	34	52
15	4		22	34	52
16	4		22	34	52
17	4		22	34	52
18	4		22	34	52
19	4		22	34	52
20	4				52
21	4				52
22	4				52
23	4				52

R vers Biel/Bienne (TdP 37')
R vers Biel/Bienne (TdP 37')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 25')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 21')

En-dehors des heures de pointe, horaire donné à titre indicatif (déclinaison journalière élaborée par SMA sur la base de l'horaire 2021)

Figure 30 Tableaux des départs variantes 1 et 3, ligne 225 - Villeret

Reuchenette-Péry

Départs - Variante 1

	Grille des départs		
0		32	
1			
2			
3			
4			
5	28	32	
6	28	32	
7	28	32	
8	28	32	
9	28	32	
10	28	32	
11	28	32	
12	28	32	
13	28	32	
14	28	32	
15	28	32	
16	28	32	
17	28	32	
18	28	32	
19	28	32	
20	28	32	
21	28	32	
22	28	32	
23	28	32	

R vers Biel/Bienne (TdP 9')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 49') / Moutier (TdP 40')

Reuchenette-Péry

Départs - Variante 3

	Grille des départs			
0	2		32	
1				
2				
3				
4				
5		28	32	57
6	2	28	32	57
7	2	28	32	57
8	2	28	32	57
9	2	28	32	57
10	2	28	32	57
11	2	28	32	57
12	2	28	32	57
13	2	28	32	57
14	2	28	32	57
15	2	28	32	57
16	2	28	32	57
17	2	28	32	57
18	2	28	32	57
19	2	28	32	
20	2	28	32	
21	2	28	32	
22	2	28	32	
23	2	28	32	

R vers Biel/Bienne (TdP 9')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 49') / Moutier (TdP 41')
R vers La Chaux-de-Fonds (TdP 46') / Moutier (TdP 38')

En-dehors des heures de pointe, horaire donné à titre indicatif (déclinaison journalière élaborée par SMA sur la base de l'horaire 2021)

Figure 31 Tableaux des départs variantes 1 et 3, lignes 225-226 - Reuchenette-Péry

Tavannes

Départs - Variante 1

	Grille des départs				
0		15			
1					
2					
3					
4					
5		15		44	45
6	14	15		44	45
7	14	15		44	45
8	14	15		44	
9		15		44	
10		15		44	
11		15		44	
12		15		44	45
13	14	15		44	45
14	14	15		44	45
15	14	15		44	45
16	14	15		44	45
17	14	15		44	45
18	14	15		44	45
19	14	15		44	45
20		15		44	
21		15		44	
22		15		44	
23		15		44	

R vers Biel/Bienne (TdP 26')
R vers Sonceboz-Sombeval (corresp. RE, TdP Bienne 26')
R vers Moutier (TdP 24')
R vers Moutier (TdP 24')

Tavannes

Départs - Variante 3

	Grille des départs				
0					
1					
2					
3					
4					
5	15			45	45
6	15	15		45	45
7	15	15		45	45
8	15	15		45	45
9	15			45	45
10				45	45
11				45	45
12				45	45
13	15	15		45	45
14	15	15		45	45
15	15	15		45	45
16	15	15		45	45
17	15	15		45	45
18	15	15		45	45
19	15	15		45	45
20	15			45	45
21				45	45
22				45	45
23				45	45

R vers Biel/Bienne (TdP 26')
R vers Biel/Bienne (TdP 26')
R vers Moutier (TdP 24')
R vers Moutier (TdP 20')

En-dehors des heures de pointe, horaire donné à titre indicatif (déclinaison journalière élaborée par SMA sur la base de l'horaire 2021)

Figure 32 Tableaux des départs variantes 1 et 3, lignes 225-226 - Tavannes

Malleray-Bévilard

Départs - Variante 1

	Grille des départs			
0	5			
1				
2				
3				
4				
5	5		35	53
6	5	23	35	53
7	5	23	35	53
8	5	23		53
9	5			53
10	5			53
11	5			53
12	5		35	53
13	5	23	35	53
14	5	23	35	53
15	5	23	35	53
16	5	23	35	53
17	5	23	35	53
18	5	23	35	53
19	5	23	35	53
20	5			53
21	5			53
22	5			53
23	5			53

R vers Biel/Bienne (TdP 36')
R vers Sonceboz-Sombeval
(corresp. RE, TdP Bienne 36')
R vers Moutier (TdP 15')
R vers Moutier (TdP 15')

Malleray-Bévilard

Départs - Variante 3

	Grille des départs			
0				
1				
2				
3				
4				
5	7		36	53
6	7	23	36	53
7	7	23	36	53
8	7	23	36	53
9	7		36	53
10			36	53
11			36	53
12			36	53
13	7	23	36	53
14	7	23	36	53
15	7	23	36	53
16	7	23	36	53
17	7	23	36	53
18	7	23	36	53
19	7	23	36	53
20	7		36	53
21			36	53
22			36	53
23			36	53

R vers Biel/Bienne (TdP 35')
R vers Biel/Bienne (TdP 34')
R vers Moutier (TdP 16')
R vers Moutier (TdP 12')

En-dehors des heures de pointe, horaire donné à titre indicatif (déclinaison journalière élaborée par SMA sur la base de l'horaire 2021)

Figure 33 Tableaux des départs variantes 1 et 3, lignes 225-226 - Malleray-Bévilard

Sorvilier

Départs - Variante 1

	Grille des départs			
0	1			
1				
2				
3				
4				
5	1		31	55
6	1	25	31	55
7	1	25	31	55
8	1	25		55
9	1			55
10	1			55
11	1			55
12	1		31	55
13	1	25	31	55
14	1	25	31	55
15	1	25	31	55
16	1	25	31	55
17	1	25	31	55
18	1	25	31	55
19	1	25	31	55
20	1			55
21	1			55
22	1			55
23	1			55

R vers Biel/Bienne (TdP 40')
R vers Sonceboz-Sombeval
(corresp. RE, TdP Bienne 40')
R vers Moutier (TdP 13')
R vers Moutier (TdP 13')

Sorvilier

Départs - Variante 3

	Grille des départs	
0		
1		
2		
3		
4		
5	31	55
6	31	55
7	31	55
8	31	55
9	31	55
10	31	55
11	31	55
12	31	55
13	31	55
14	31	55
15	31	55
16	31	55
17	31	55
18	31	55
19	31	55
20	31	55
21	31	55
22	31	55
23	31	55

R vers Biel/Bienne (TdP 40')
R vers Moutier (TdP 14')

En-dehors des heures de pointe, horaire donné à titre indicatif (déclinaison journalière élaborée par SMA sur la base de l'horaire 2021)

Figure 34 Tableaux des départs variantes 1 et 3, lignes 225-226 - Sorvilier

7.4. Retour des communes/parties concernées (transcription sans adaptations des remarques formulées)

Commune / partie concernée	Choix	Conséquences des variantes
Courtelary	Variante 1	1 : maintien des liaisons directes comme actuellement ; liaison directe Bienne-Courtelary- La CdF pour les citoyens ; liaisons directes = carte de visite pour notre commune 3 : perte de liaisons directes ; désavantage pour les citoyens ; différents de 9 minutes sur le trajet Bienne-Courtelary
Reconvilier	Variante 1	1 : très peu d'influence sur la commune, toutefois privilégiée en raison de la réduction du temps de parcours en direction de St-Imier et La CdF
Sauge	Variante 1	3 : La gare de Frinvilier n'est plus desservie contrairement aux autres communes. Depuis la gare de Frinvilier il y a de nombreuses promenades ; de plus, selon les premiers résultats des possibilités d'amélioration des lignes de bus 70 et 71, la gare de Frinvilier serait au centre de ces lignes. La commune demande que l'arrêt se fasse comme les communes du vallon de Saint-Imier.
Saint-Imier	Variante 1	1 : préserve les caractéristiques actuelles de l'horaire ; permet d'adapter le concept d'exploitation de la ligne 225-226 aux nouvelles exigences PRODES
Sorvilier	Variante 1	
Valbirse	Variante 1	
Cortébert	Plutôt variante 1	
Court	Variante 3	1 : l'offre de 2 trains par h dans chaque direction est souhaitable ; correspondance Moutier pas bonne ; correspondance Bienne bonne 3 : l'offre de 2 trains par h dans chaque direction est souhaitable ; le fait qu'1 train sur 2 circule de manière accélérée avec comme conséquence la suppression des arrêts à Pontenet et Sorvilier augmente réellement la qualité de la correspondance à Moutier ; correspondance Bienne bonne
Villeret	Variante 3	3 : Tous les trains s'arrêteront à la gare (4 par heure, actuellement 2), avantage pour l'attractivité des petits villages de tout le vallon d'autant que les correspondances sont respectées à Bienne pour les trains grande ligne
Tavannes	Variante 3	1 : moins avantageuse dans l'ensemble 3 : plus avantageuse dans l'ensemble avec R accéléré
Cormoret	Variante 3	3 : offre une qualité de desserte optimale au plus grand nombre
Corgémont	Variante 3	1 : pas de changement 3 : + de trains (2 par heure), très pratique ; charge annuelle augmente car 4 trains par heure ; temps de trajet + long si on veut partir de Sonceboz avec le RE ce n'est plus possible
Sonvilier	Variante 3	1 : aucun changement significatif par rapport à l'offre actuelle 3 : augmentation de nombre de relations (toutes les demi-heures) ; meilleur temps de parcours vers Moutier et La Chaux-de-Fonds
Tramelan	Plutôt variante 3	Impact relativement faible, dans la mesure où les trains de la ligne 226 continuerons de se croiser à Tavannes, ce qui assure de bonnes

		correspondances vers notre cité. De plus, le trafic vers Bâle est assez faible (actuellement plus confortable et même prix par Bienne-Olten). Cependant, propose de privilégier la variante 3. Souligne l'importance des correspondances à Tavannes pour la Commune. Garde espoir de bénéficier un jour d'une cadence semi-horaire intégrale.
Péry-La Heutte	Plutôt variante 3	Meilleur nombre de relations
Renan	Plutôt variante 3	Meilleur nombre de relations
Jb.B	Plutôt variante 3	1 : plus avantageuse en ce qui concerne les temps de parcours. Les améliorations au nœud de Moutier impactent négativement une grande majorité d'autres gares. Même dans la vallée de Tavannes, le gain de temps pour certaines gares est en partie contrebalancé par une dégradation en direction de La CdF. La suppression des RE a des implications négatives pour les gares actuellement desservies, et ce également en termes d'AT puisque leur NQTP passera de C à D. 3 : Sorvilier et Pontenet perdent en cadence, tandis que celles de Villeret, Cormoret, Cortébert, Corgémont, La Heutte et Reuchenette-Péry gagnent une liaison par heure. + intéressante à l'échelon régionale. Pesée des intérêts : cadence prend le pas sur les temps de parcours, donc légère préférence pour la variante 3 afin d'offrir une qualité de desserte optimale au plus grand nombre.
CJB	Variante 3	Variantes ne sont pas équivalentes et changent selon le temps de parcours et le nombre de relations par heure. 3 : permettrait des améliorations pour chaque groupe de communes, en particulier pour le groupe 4, sur la ligne 226 avec la relation R accélérée (Tavannes et Malleray-Bévilard), beaucoup plus avantageuse au niveau des temps de parcours de/vers Delémont et Bâle. La variante 3 présente plus d'avantages : - sur la ligne 225: deux produits R (dont 1 accéléré) apportent une densification de l'offre pour 6 gares et l'amélioration de la lisibilité ; - sur la ligne 226: deux produits R (dont 1 accéléré) rendent possible une densification de l'offre journalière, fournissent un produit direct supplémentaire et résolvent partiellement la problématique des correspondances en gare de Moutier.
Sonceboz-Sombeval	Pas de préférence, situation reste stable pour la commune	1 : Ligne 226, 1 terminus à Sonceboz-Sombeval en correspondance avec le RE de la ligne 225 ; Stabilité de la situation 3 : Augmentation du nombre de relation sur la ligne passant par notre village ; Stabilité de la situation

Figure 35 Retour des communes/parties concernées concernant la prise de position demandée par la CRT 1 sur les variantes d'horaires des lignes 225-226 -