

Schéma d'offre régional pour les transports publics 2022-2025

Rapport final



Impressum

Mandant

Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois

Secrétariat Seeland: Thomas Berz

c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14

031 388 60 65 / thomas.berz@rvk-crt.ch

Secrétariat Jura bernois : Arnaud Brahier

c/o Association Jura bernois.Bienne, Route de Sorvilier 21, 2735 Bévillard

032 492 71 30 / arnaud.brahier@rvk-crt.ch

Groupe d'accompagnement

Thomas Berz et Arnaud Brahier, co-secrétaires de la CRT 1 (Direction de projet)

Ralph Thomas, président de la CRT1

Christophe Gagnebin, vice-président de la CRT1

Laurent Droz, représentant de Jura bernois.Bienne

Jacques Misteli, représentant de Jura bernois.Bienne

Barbara Eggimann, représentante de seeland.biel/bienne (à partir du 01.01.2020)

Christine Jakob, représentante de seeland.biel/bienne

Jürg Räber, représentant de seeland.biel/bienne

Konrad Schleiss, représentant du groupe d'aménagement régional Granges-Büren (jusqu'au 31.12.2019)

Florence Schmoll, responsable du Département de l'urbanisme de la Ville de Bienne

Roger Racordon, responsable du Département des infrastructures de la Ville de Bienne

Michael Knecht, représentant du Canton de Berne, OTP

Mandataires

Bahn + Bus Beratung AG 3B, Bern

Roland Haldemann (Direction de projet)

Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Bienne

Felix Dudler, Pierrick Leu

Image de la page de couverture : Gare de Lyss (source: rieggi.ch/Olivier Rüeeggger)

Sommaire

1	Situation initiale et objectifs	2
2	Procédure et contenu	3
3	Contrôle d'efficacité 2018–2021	4
3.1	Bilan des objectifs réalisés et non réalisés.....	4
3.2	Demande et taux de couverture des coûts des diverses lignes TP	5
3.2.1	Comparaison de l'atteinte des objectifs 2014–2018 et variations.....	6
3.2.2	Appréciation de l'évolution du taux d'utilisation 2014–2018	11
4	Perspectives d'offre à moyen et long terme	13
5	Schéma d'offre régional 2022–2025 – requêtes	14
5.1	Requêtes résultant des mandats d'évaluation	14
5.1.1	Requêtes relatives aux lignes ferroviaires.....	15
5.1.2	Requêtes relatives aux funiculaires	16
5.1.3	Requêtes relatives aux lignes de bus régionales.....	17
5.1.4	Requêtes relatives aux lignes de bus locales	20
5.2	Requêtes issues des études de planification TP	21
5.3	Requêtes issues de la procédure de participation.....	22
5.4	Requêtes issues de régions de planification voisines touchant la CRT 1	23
6	Perspectives du Schéma d'offre régional 2026–2029	25

Sommaire des annexes

A	Vue d'ensemble des mandats d'évaluation
B	Contrôle d'efficacité 2018–2021 / Bilan des objectifs réalisés et non réalisés
C	Variations de fréquentation en 2018

Abréviations

OOT	Ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (Ordonnance OOT)
OTP	Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne
NO	Niveau d'offre
asm	Aare Seeland mobil SA
BLS	BLS SA
CRTU	Conception régionale des transports et de l'urbanisation
HP	Heures de pointe
EM	Exigence minimale
TIM	Trafic individuel motorisé
TP	Transports publics
RE	RegioExpress
CRT	Conférence régionale des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
OB	Objectif
SOR	Schéma d'offre régional

But et teneur du Schéma d'offre régional de transports publics (SOR)

Interaction entre les instruments de planification CRTU ET SOR

La Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) montre la perspective à long terme en matière de transports publics dans le périmètre de la CRT1. Elles portent une attention particulière au développement urbain visé et traite d'interrogations de rang supérieures telles que:

- Au vu du développement urbain, où une plus grande qualité de l'offre de transports publics est-elle nécessaire et/ou à atteindre à moyen et à long termes (p. ex. amélioration de la qualité de desserte) ?
- Quelles infrastructures sont nécessaires en matière de transports publics compte tenu de la qualité de l'offre visée à long terme (p. ex. nouvelle gare ferroviaire) ?

Le Schéma d'offre régional de transports publics (SOR) s'appuie sur la CRTU et décrit l'offre visée respectivement à court et moyen termes, soit pour quatre années. Le SOR précise et concrétise comment l'offre TP doit encore être améliorée de manière ciblée et plus efficace. Il contient ainsi des indications plus précises quant à la conception de l'offre telles que:

- Améliorations et extensions ciblées de l'offre TP actuelle (extension des horaires d'exploitation, augmentation des cadences, etc.)
- Adaptations des concepts existants sur la base de planifications et d'études concertées et achevées (nouveaux tracés de lignes et arrêts, points de connexion modifiés, etc.)

Teneur fondamentale du SOR

L'optimisation ciblée à court et moyen termes ainsi que la poursuite du développement de l'offre existante de lignes de chemin de fer et de bus est au centre du SOR, en tenant compte du fait que la responsabilité en termes de planification pour le développement stratégique des RER appartient à l'Office cantonal des transports publics.

Le contrôle d'efficacité réalisé périodiquement selon les consignes de l'Ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (OOT) sert de base pour le développement et l'optimisation de l'offre. Il en ressort une vue d'ensemble des offres qui, pour diverses raisons, présente une demande insatisfaisante et/ou un mauvais rapport coût/utilité et doivent donc être examinés en conformité avec la loi.

D'autre part, il existe aussi nombre de souhaits et requêtes en matière d'améliorations et d'extensions de l'offre déjà formulés dans des schémas d'offre antérieurs qui n'ont pas pu être commandés et/ou mis en œuvre, ceci en premier lieu pour des raisons financières. Cette série de mesures est complétée et actualisée par des demandes de la part des communes et des entreprises de transport ainsi que par la prise en compte d'autres études.

La mission fondamentale du SOR est de filtrer les mesures d'amélioration de l'offre présentant la plus grande utilité d'un point de vue des aspects écologiques et économiques d'une part, et d'autre part celles qui sont particulièrement en harmonie avec le développement urbain et les contenus de la CRTU.

1 Situation initiale et objectifs

L'arrêté sur l'offre de transports publics 2022–2025 remplace l'arrêté sur l'offre de transports publics 2018–2021.

Comme pour les périodes d'offres passées, l'arrêté sur l'offre de transports publics 2022–2025 s'appuie sur les schémas d'offre régionaux. L'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) du canton de Berne a exigé des conférences régionales des transports qu'elles présentent les schémas d'offre régionaux 2022–2025 jusqu'à fin mars 2020.

Objectifs des planifications:

- Examen général de toutes les lignes qui ne satisfont pas aux exigences minimales selon art. 10 et 11 de l'Ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (Ordonnance OOT) quant au taux de couverture des coûts ou la demande.
- Contrôle d'efficacité des offres réaménagées ou remaniées pendant la durée de l'arrêté sur l'offre de transports publics 2018–2021.
- Contrôle d'efficacité des exploitations pilotes arrivant à échéance fin 2021¹
- Énoncé de propositions d'améliorations pour des lignes présentant une évolution insuffisante de la demande.
- Intégration des contenus de la Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) dans la planification, en accordant une attention particulière à l'harmonisation entre le développement urbain et l'évolution des transports publics.

L'offre TP dans la région Bienne-Seeland-Jura bernois doit être encore améliorée et conçue plus efficacement sur la base du schéma d'offre régional 2018–2021, de la CRTU Bienne-Seeland de 2^e génération, de la Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) de 2^e génération pour le Jura bernois ainsi que sur la base des études de planification TP réalisées par la CRT 1.

Les mesures proposées doivent présenter un bon rapport coût-utilité et une compatibilité ascendante avec les offres envisagées à moyen et à long terme.

Les requêtes en termes d'élargissement et d'ajustement du niveau d'offre (NO) doivent être motivées sur le plan technique.

¹ Concernent dans le périmètre de la CRT 1:

- 22.012 Brügg gare–Industrie Boujean (octobre 2017 – décembre 2020)
- 22.123 St-Imier gare–Hôpital (décembre 2018 – décembre 2021)
- 30.369 Belmont–Jens–Lyss (décembre 2018 – décembre 2021)
- 40.034 Prolongement Longeau–Orpond/Bienne (décembre 2017 – décembre 2020)

2 Procédure et contenu

Afin d'élaborer les requêtes de la CRT 1 à l'attention du schéma d'offre cantonal TP 2022–2025, le groupe d'accompagnement a défini des mandats d'évaluation s'appuyant sur les sources et bases suivantes:

- Schéma d'offre régional 2018–2021, évaluation renouvelée de requêtes pas réalisées ou refusées avec l'arrêté cantonal sur l'offre TP 2018–2021
- Contrôle d'efficacité selon OOT, examen général des lignes n'ayant pas atteint les exigences minimales selon art. 10 et 11 OOT, en particulier en termes de demande (cf. aussi chap. 0)
- Résultats du sondage réalisé au printemps 2019 auprès des communes quant à des optimisations de l'offre et à leurs souhaits en matière d'offre
- Requêtes en matière d'offre et des propositions d'améliorations de la part de communes, d'associations et d'entreprises de transport reçues lors de la phase d'information-participation
- Études de planification TP en cours et/ou achevées²
- Planifications de rang supérieur³

Lors de l'élaboration du Schéma d'offre régional 2022–2025, le volume et les contenus des mandats d'évaluation ont été intensément discutés, vérifiés et complétés par le groupe d'accompagnement.

Prière de se reporter à l'annexe A pour la vue d'ensemble des mandats d'évaluation.

Les mandats d'évaluation ont été appréciés selon un schéma uniforme en termes de faisabilité et de répercussion sur les niveaux d'offre ainsi qu'en termes d'effet sur les contrôles d'efficacité selon OOT. S'appuyant sur les résultats d'évaluation et les réflexions qui en découlent, le groupe d'accompagnement a fixé quelles requêtes devaient être inscrites en priorité dans le Schéma d'offre régional TP 2022–2025.

Les résultats détaillés des évaluations peuvent être consultés dans le rapport complémentaire sur les mandats d'évaluation. Le chapitre 5 du présent rapport ne contient que les requêtes retenues par le groupe d'accompagnement.

² Les études suivantes sont particulièrement importantes:

- Concept de bus Bienne 2020, 30 novembre 2015
- Saint-Imier et Villeret, concept de desserte bus locale, décembre 2019

³ Sont à mentionner en particulier:

- CRTU Bienne-Seeland de 2^e génération, décembre 2016
- 2^e Conception Régionale des Transports et de l'Urbanisation (CRTU) pour le Jura bernois, décembre 2016
- Stratégie globale de mobilité 2018-2040 de la Ville de Bienne, 22 octobre 2018

3 Contrôle d'efficacité 2018–2021

3.1 Bilan des objectifs réalisés et non réalisés

Dans le cadre du Schéma d'offre régional 2018–2021, 116 requêtes ont été déposées au total auprès de l'OTP à l'attention du Schéma d'offre cantonal 2018–2021.

Les contenus des 116 requêtes de la CRT 1 et leur état de mise en œuvre peuvent être consultés à l'annexe B.

Le contrôle d'efficacité, resp. l'état de mise en œuvre, se résume en cinq groupes. Le tableau suivant montre ces cinq groupes, la répartition des requêtes de la CRT 1 et, de façon pragmatique, l'atteinte de l'objectif:

Groupes	Atteinte de l'objectif (nombre de requêtes)
A Requête réalisée ou dont la réalisation est prévue (validée par le schéma d'offre 2018–2021)	53
B Requête qui est ou sera partiellement réalisée (validée partiellement par le schéma d'offre 2018–2021)	9
C Requête qui n'est et ne sera pas réalisée (refusé par le schéma d'offre 2018–2021)	39
D Ne concerne pas le schéma d'offre régional (p. ex. demandes relevant d'infrastructure)	13
F Requêtes en attente, requêtes liée à des planifications de rang supérieur ou externes (p. ex. responsabilité des cantons voisins en matière de planification)	2

Les requêtes issues des groupes B et C (uniquement réalisées en partie ou refusées) ont été de nouveau discutées au sein du groupe d'accompagnement. Les requêtes toujours considérées comme des améliorations judicieuses de l'offre par le groupe d'accompagnement ont été reprises une nouvelle fois et intégrées dans la liste des mandats d'évaluation du schéma d'offre régional 2022–2025.

MB / BS Midibus / bus standard
 KB Minibus

3.2.1 Comparaison de l'atteinte des objectifs 2014–2018 et variations

Remarques / explications

Les «voyants» du contrôle d'efficacité selon le critère du taux d'utilisation et ainsi aussi les variations 2014–2018 s'appuient sur les indications et sources suivantes:

- 2014 Schéma d'offre cantonal 2018–2021
- 2018 Liste OTP du 26.08.2019 (utilisation basée sur les valeurs réelles 2018 ou offres 2020)
- Adaptations partielles de la liste OTP du 26.08.2019 sur la base de la vérification des données de comptage réelles 2018 sur des sections importantes (selon relevé ou demande auprès d'entreprises de transport)

Dans les tableaux suivants, les variations 2014–2018 en termes de niveau d'offre (nombre de paires de courses) et, cas échéant, les adaptations liées du niveau d'offre (classement au niveau supérieur ou déclassement) sont marquées sur fond vert clair.

▪ Lignes ferroviaires

Indicateur officiel	Ligne No	Moyen transp.	Tronçon	Paires de courses maxi SEC		Niveau d'offre		Contrôle d'efficacité 2018		Variation 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	UTIL	TCC	UTIL	TCC
210 (R)		B (N)	Neuchâtel–Biel/Bienne	27.0	26.5	3	3	▲	▲	▼	
225 (RE)		B (N)	La Chaux-de-Fonds–Sonceboz–Biel/Bienne	7.5	7.5	1	1	■	■		
225/ 226 (R)		B (N)	La Chaux-de-Fonds–Biel/Bienne	24.0	24.0	2	2	■	▲		
225/ 226 R		B (N)	Sonceboz–Moutier	30.5	30.5	3	3	▲	▲	▲	
230 (RE)		B (N)	Biel/Bienne–Moutier–Delémont	14.0	18.5	1	2	■	■		
236 (R)		B (S)	La Chaux-de-Fonds–Le Noirmont–Saignelégier	18.5	19.5	2	2	■	▲		▼
237 (R)		B (S)	Le Noirmont–Tavannes	25.0	25.0		2	▲	▲		
255 (S20/S21)		B (N)	Neuchâtel–Anet–Morat–Fribourg	25.0	33.0	2	3	■	■		(Offre 2020)
290		B (S)	Biel/Bienne–Täuffelen–Anet	54.0	55.0	4	4	▲	▲		

Indicateur officiel No	Ligne No	Moyen transp.	Tronçon	Paires de courses maxi SEC		Niveau d'offre		Contrôle d'efficacité 2018		Variation 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	UTIL	TCC	UTIL	TCC
291 (R)		B (N)	Chiètres–Lyss	19.0	19.0	2	2	■	▲	▲	(Offre 2020)
291 (R)		B (N)	Lyss–Büren an der Aare	22.0	25.0	2	2	▲	▲		
303 (S3/S33)		B (N)	Biel/Bienne–Lyss–Berne	68.5	68.5	4	4	■	■		
305 (S51)		B (N)	Berne–Berne Brünnen Westside–Chiètres–(–Neuchâtel)		35.0		3	■	▲		Comparaison non possible
410 (R)		B (N)	Biel/Bienne–Soleure–Olten	38.0	38.0	38.0	3	■	■		▲
411 (R)		B (N)	Soleure–Moutier	21.0	21.0	2	2	▲	▲	▲	

▪ Funiculaires

Indicateur officiel No	Ligne No	Moyen transp.	Tronçon	Paires de courses maxi SEC		Niveau d'offre		Contrôle d'efficacité 2018		Variation 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	UTIL	TCC	UTIL	TCC
2016		SL	Gléresse–Montagne de Diesse	17.5	17.5	2	2	■	▲		▼
2020		SL	St-Imier–Mont-Soleil	24.5	29.0	2	2	●	●		
2022		SL	Biel/Bienne–Macolin	65.0	65.0	4	4	●	■		
2023		SL	Biel/Bienne–Evilard	101.0	101.0	4	4	●	▲		

▪ Lignes de bus régionales

Indicateur officiel No	Ligne No	Moyen transp.	Tronçon	Paires de courses maxi SEC		Niveau d'offre		Contrôle d'efficacité 2018		Variation 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	UTIL	TCC	UTIL	TCC
20.535	535	GB / MB	Avenches–Salavaux–Cudrefin–Anet		13.0		1	■	▲	2014 non apprécié	
21.132	132	MB / SB	La Neuveville–Le Landeron–Plateau de Diesse	11.5	19.0	1	2	▲	▲	▼	
22.070	70	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Les Prés-d'Orvin	15.0	14.5	1	1	■	■		
22.071	71	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Romont	11.0	11.0	1	1	■	▲	▼	
22.072	72	GB / MB	Biel/Bienne–Montménéil	35.0	37.0	3	3	■	■		
22.073	73	MB / SB	Perles–Boujean/Boujean–Reuchenette–Péry	15.0	15.0	1	1	■	▲		
22.074	74	GB / MB	Biel/Bienne–Studen–Worben, Bad–Lyss, gare	32.0	32.5	3	3	▲	■	▲	
22.075	75	MB / SB	Biel/Bienne–Brügg–Schwadernau–Scheuren–Orpond	15.0	15.0	1	1	■	▲		
22.086	86	GB / MB	Biel/Bienne–Belmont–Aarberg	20.0	20.0	2	2	■	■	▲	
22.087	87	GB / MB	Biel/Bienne–Belmont–Merzligen–Jens–Biel/Bienne	14.0	14.0	1	1	■	■	▲	
22.131	131	MB / SB	Tramelan–St-Imier	8.0	8.0	1	1	■	▲	▼	
22.132	132	MB / SB	Tramelan–Saignelégier–Goumois	6.0	6.0	1	1	■	●	▼	
22.133	133	MB / SB	Saignelégier–Tramelan–Glovelier–Bassecourt	9.5	12.0	1	1	■	●	▼	
22.141	141	MB / SB	Tavannes–Reconvilier–Bellelay–Lajoux JU–Les Genevez	9.5	10.0	1	1	▲	▲	▲	
22.211	211	MB / SB	Delémont–Courrendlin–Moutier	20.0	23.0	2	2	■	▲		
22.231	231	MB / SB	Moutier–Souboz–Bellelay	7.0	14.0	1	1	■	●	▲	
22.232	232	MB / SB	Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)	6.0	11.0	1	1	●	●	▼▼▼	
30.100	100	GB / MB	Berne–Wohlen–Detligen–Aarberg	29.0	31.0	3	3	■	■	▲	
30.105	105	GB / MB	Berne–Meikirch–Seedorf–Lyss	18.5	20.5	2	2	■	▲		
30.361	361	GB / MB	Aarberg–Aarberg, Hôpital–Lyss	19.0	19.0	2	2	■	■		

Indicateur officiel No	Ligne No	Moyen transp.	Tronçon	Paires de courses maxi SEC		Niveau d'offre		Contrôle d'efficacité 2018		Variation 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	UTIL	TCC	UTIL	TCC
30.362	362	MB / SB	Lyss–Schnottwil	13.0	15.0	1	1	■	▲		
30.363	363	MB / SB	Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden	13.0	16.0	1	2	▲	▲		
30.365	365	GB / MB	Aarberg–Seedorf	17.5	17.5	2	2	●	▲	▼	
30.369	369	KB	Lyss–Jens–Belmont	Nouveau, exploitation pilote							
30.521	521	MB / SB	Anet–Tschugg–Cerlier	2014 Lignes saisies séparément	33.0	2014 Lignes saisies séparément	3	▲	▲	2014 toutes les lignes	2014 toutes les lignes ▲
	522	MB / SB	Anet–Fenis–Cerlier								
	524	MB / SB	Anet–Tschugg–Fenis–Cerlier								
30.525	525	MB / SB	Cerlier–Fenil–Locras	15.5	15.5	1	1	▲	▲		
30.526	526	MB / SB	Cerlier–Chules–Le Landeron	12.0	12.0	1	1	▲	▲		▲
30.527	527	MB / SB	Anet–Champion–Chules–Cerlier–(Le Landeron)	5.0	5.0	1	1	■	▲		
30.898	898	MB / SB	Münchenbuchsee–Wengi b.B.–Büren a.A.	24.0	25.0	2	2	■	■		▲
40.008	8	MB / SB	Büren an der Aare–Soleure	20.0	25.0	2	2	■	■		
40.033	33	MB / SB	Granges–Arch–Büren	16.0	15.0	2	1	■	■		
40.034	34	MB / SB	Granges–Longeau–Perles–Biel/Bienne Granges–Longeau–Montmènil–Orpond	31.0	31.0	2	3	●	▲	Comparaison non possible	

▪ Lignes de bus locales

Indicateur officiel No	Ligne No	Moyen transp.	Tronçon	Paires de courses maxi SEC		Niveau d'offre		Contrôle d'efficacité 2018		Variation 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	UTIL	TCC	UTIL	TCC
22.001	1	TB	Biel/Bienne Bois-Devant–Gare/Gare–Stades	114.5	112.5	4	4	■	■		
22.002	2	GB / MB	Biel/Bienne Petit Marais–gare–Place d'Orpond	54.5	68.0	4	4	▲	■		

Indicateur officiel No	Ligne No	Moyen transp.	Tronçon	Paires de courses maxi SEC		Niveau d'offre		Contrôle d'efficacité 2018		Variation 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	UTIL	TCC	UTIL	TCC
22.004	4	TB	Nidau gare–Biel/Bienne gare–Omega–Mauchamp	113.0	112.0	4	4	■	▲		▼
22.005	5	MB / SB	Biel/Bienne gare–Centre hospitalier	66.5	68.5	4	4	▲	▲		▼
22.006	6	MB / SB	Nidau gare/Port Bellevue–Biel/Bienne gare–Centre hospitalier	68.5	68.0	4	4	▲	▲	▼	▼
22.007	7	GB / MB	Brügg–Biel/Bienne–Nidau–Biel/Bienne	68.0	68.0	4	4	▲	■		▲
22.008	8	MB / SB	Clinique des Tilleuls –Gare–Biel/Bienne Fuchsenried	67.0	68.0	4	4	▲	■		▼
22.009	9	GB / MB	Débarcadère–Gare–Biel/Bienne écoles des Tilleuls		68.0		4	●	▲		2014 non apprécié
22.011	11	MB / SB	Biel/Bienne gare–Funiculaire Macolin–Chemin des Vignes	64.0	42.5	4	4	●	●		
22.012	12	MB / SB	Brügg–Biel/Bienne	Nouveau, exploitation pilote							
22.101	101	MB / SB	Moutier, gare–Hôpital / Patinoire	10.0	25.0	1	2	●	●		▼
22.101	103	MB / SB	Moutier, gare–Chantemerle / Aux Laives	18.0	16.0	2	2	●	●		▼
30.364	364	MB / SB	Bus local Lyss Boucle Lyssbachpark	43.0	43.0			●	▲		Relevé à fin 2019
30.367	367	MB / SB	Bus local Lyss Boucle Dreihubel	30.0	32.0	3	3	●	▲		
30.368	368	MB / SB	Bus local Lyss Boucle Kornweg	28.0	31.0	3	3	●	●		

Remarque quant aux lignes du trafic local à Bienne

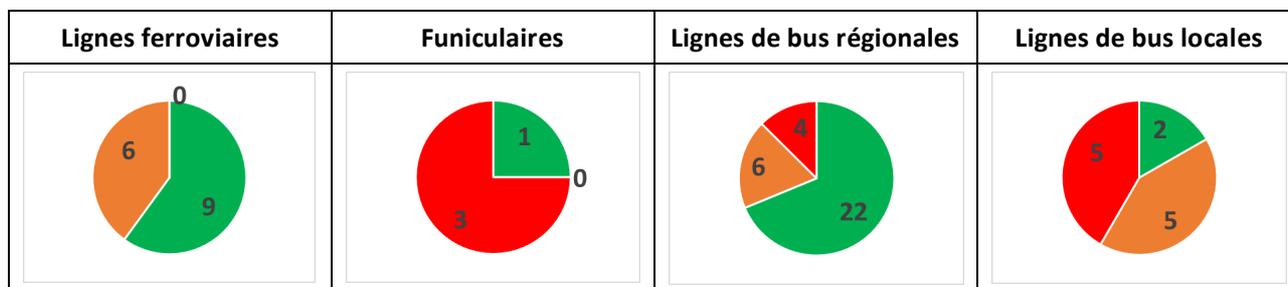
Diverses modifications ont eu lieu sur le réseau et les lignes du trafic local à Bienne entre 2014 et 2018 en raison de la mise en œuvre de la 1^{re} étape du Concept de bus 2020 décidées dans le cadre de l'arrêté cantonal sur l'offre de transports publics 2017–2021. Pour cette raison, la période considérée 2014–2018 concernant ces lignes est en partie imprécise.

L'annexe C présente les variations de fréquentation par rapport aux consignes fixées dans l'ordonnance sur les TP (p. ex.: objectif largement dépassé ou objectif juste atteint).

3.2.2 Appréciation de l'évolution du taux d'utilisation 2014–2018

▪ Atteinte de l'objectif – bilan global

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



- Les lignes ferroviaires affichent un résultat très réjouissant. Les objectifs sont atteints sur la majorité des lignes. Aucune ligne n'est en deçà de la valeur minimale.
- Pour les funiculaires, rien n'a changé par rapport à 2014. Trois lignes sur quatre n'atteignent pas les exigences minimales.
- Les lignes de bus régionales présentent un bilan global positif. Sur 31 lignes (sans l'exploitation pilote sur la ligne 30.369 Lyss–Jens–Belmont), 23 lignes (env. 75 %) atteignent leur objectif. Trois lignes sont en deçà de la valeur-seuil critique de l'exigence minimale et doivent donc faire l'objet d'un examen de principe.
- Les lignes de bus locales présentent une image globale plutôt insatisfaisante. Seules deux lignes atteignent leurs objectifs. Six lignes sur treize (sans l'exploitation pilote sur la ligne 22.012 Brügg–Biel/Bienne) n'atteignent pas les exigences minimales. Les trois lignes de bus locales à Lyss font partie de ces six lignes tout comme les deux lignes de bus locales à Moutier (lignes 22.101 et 22.103).

▪ Améliorations

De ⇒ à	Lignes ferroviaires	Funiculaires	Lignes de bus régionales	Lignes de bus locales
● ⇒ ▲	2	–	–	–
▲ ⇒ ■	–	–	1	–

- Les lignes ferroviaires présentent une évolution positive. En particulier, il convient de mentionner que les deux lignes 225/226 Sonceboz–Moutier et 411 Soleure–Moutier atteignent désormais de justesse les valeurs minimales.
- Concernant les funiculaires, aucune variation positive ne ressort du contrôle d'efficacité.
- Concernant les lignes de bus régionales, la ligne 22.231 Moutier–Souboz–Bellelay atteint désormais largement l'objectif fixé du niveau d'offre 1.
- Comme pour les funiculaires, les lignes de bus locales ne présentent pas de variation positive.

▪ Détériorations

De ⇨ à	Lignes ferroviaires	Funiculaires	Lignes de bus régionales	Lignes de bus locales
■ ⇨ ▲	1	–	–	2
▲ ⇨ ●	–	–	1	1
■ ⇨ ●	–	–	1	–

- La ligne ferroviaire 210 Neuchâtel–Bienne ne va juste plus atteindre l'objectif selon l'offre 2020.
- Concernant les funiculaires, le contrôle d'efficacité n'a révélé aucune variation négative. La ligne 2016 Gléresse–Plateau de Diesse a comme toujours largement atteint l'objectif en 2018.
- On constate une détérioration sur deux lignes de bus régionales :
 - La ligne 40.034 Granges–Longeau, après le passage du niveau d'offre 2 au niveau d'offre 3, et un taux d'utilisation moyen enregistré au maximum de 7,8 personnes, n'atteint encore tout juste pas l'exigence minimale de 8 personnes par course pour le niveau d'offre 3.
 - L'extension de l'offre de 6 paires de courses à 11 (sans passage à un niveau supérieur) sur la ligne 22.232 Moutier–Belprahon–(Corcelles BE) n'a pas rencontré le succès escompté. La hausse de la demande n'a pas été atteinte. Avec une moyenne de 3,2 personnes par course, les exigences minimales du niveau d'offre 1 de 4 personnes par course ne sont plus atteintes. Ici aussi, un examen général de l'offre et/ou de l'extension réalisée s'impose donc.
- Concernant les lignes de bus locales, deux autres lignes n'atteignent plus non plus l'objectif visé en termes de taux d'utilisation.
 - La ligne 22.006 Nidau Gare/Port Bellevue–Biel/Bienne Gare–Centre hospitalier n'est pas critique. L'objectif de 16 personnes par course est atteint de fait avec 15,9 personnes par course.
 - La ligne 22.008 Clinique des Tilleuls–Gare–Biel/Bienne Fuchsenried présente une détérioration relativement forte de la demande. Alors qu'en 2014, on relevait au moins 16 personnes par course (objectif du niveau d'offre 4 pour l'engagement d'un midibus ou bus standard), on ne comptait plus que 12 personnes par course en 2018. Les exigences minimales de 10 personnes par course sont donc encore toujours bien atteintes.
 - Concernant la ligne 22.101 (ligne 101 Moutier, gare–Hôpital/Patinoire et ligne 103 Moutier, gare–Chantemerle/ Aux Laives), l'extension de l'offre, et ainsi le classement au niveau supérieur qui y est lié, a conduit à ce que les exigences minimales ne sont plus atteintes. Un examen général de l'offre s'impose donc.

4 Perspectives d'offre à moyen et long terme

- Évolution et tendance

Actuellement, rien n'indique une baisse de la mobilité. Concernant le comportement en matière de mobilité et/ou de demande de transports, on peut plutôt partir du principe que la tendance d'une mobilité accrue (p. ex. autres besoins en termes d'achats et de loisirs, mouvements accrus de pendulaires dus à la séparation entre lieu de résidence et lieu de travail) va perdurer et que les habitudes actuelles en matière de choix du moyen de transport ne vont pas connaître de changement notable. Le but doit donc être de satisfaire à la demande de transports de manière aussi respectueuse que possible de l'environnement.

- CRTU

La Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU), en tant qu'instrument de planification de rang supérieur, montre de quelle manière le développement urbain et le trafic doivent être harmonisés l'un à l'autre pour maîtriser les besoins de transport. La CRTU 2021 est en cours d'élaboration et début 2020, les communes, les associations et la population pourront donner leur avis dans le cadre de la procédure de participation publique.

Le besoin d'agir relevé dans le cadre de la CRTU 2021, ainsi que les objectifs et consignes en découlant (stratégies et principes de l'offre), ne pourront être complétés que lorsque les procédures de participation et d'approbation concernant la CRTU 2021 auront eu lieu.

On peut toutefois déjà mentionner ici que le «tram régional», en tant qu'élément de transport central, manquera dans la CRTU Bienne–Seeland 2021 en raison de décisions d'ordre politique.

- Concept des transports publics 2035 de Bienne et environs

En collaboration avec la Ville de Bienne, la CRT 1 a lancé l'étude de planification «Concept des transports publics 2035 de Bienne et environs». Jusqu'au second semestre 2021 environ, cette étude doit montrer comment les objectifs en matière de politique des transports doivent être atteints aussi sans tram régional à Bienne et dans son agglomération, et ce, à moyen et long terme.

Dans le cadre de l'étude, il conviendra aussi de montrer un échelonnement en fonction des durées des arrêts cantonaux sur l'offre de transports publics (2026–2029, etc.). On peut supposer qu'en harmonie avec les réflexions relatives à l'étude de planification en cours «Concept de bus Bienne 2020+ / 30», de premières propositions issues de cette planification seront faites à l'attention du Schéma d'offre régional 2026–2029.

5 Schéma d'offre régional 2022–2025 – requêtes

5.1 Requêtes résultant des mandats d'évaluation

Comme indiqué en introduction, les résultats détaillés de l'appréciation des mandats d'évaluation peuvent être consultés dans un rapport additionnel séparé. La récapitulation suivante présente toutes les requêtes de la CRT 1 concernant des modifications, des optimisations et des extensions de l'offre. Cela permet de fournir à tous les acteurs concernés (communes, associations, etc.) une vue d'ensemble de l'évolution de l'offre visée par la CRT 1.

Toutes les requêtes ont été triées et attribuées à comme suit à l'un de trois niveaux de priorité:

- Requêtes de priorité 1
 - Extensions ou optimisations de l'offre non controversées depuis longtemps, mais suspendues pour des raisons financières dans le dernier arrêté cantonal sur l'offre (nécessité prouvée par un contrôle d'efficacité positif, objectifs en règle générale atteints en termes de taux d'utilisation et de couverture des coûts)
 - Mesures permettant d'augmenter les capacités de charge des TP et devenant absolument nécessaires en raison d'une augmentation de la demande déjà observée ou attendue. la demande déjà existante ou à venir
 - Mesures engendrant un bénéfice pour les TP et les utilisateurs à un niveau sous-régional et pas seulement local.
 - Mesures résultant de planifications déjà réalisées devant être mises en œuvre avec l'arrêt cantonal sur l'offre de transports publics 2022–2025

Sont également attribuées au niveau de priorité 1 les offres devant faire l'objet d'un examen général et d'une appréciation en raison du contrôle d'efficacité et pour lesquelles, malgré les mesures étudiées, les exigences minimales ne sont pas atteintes en matière de taux d'utilisation et de couverture des coûts. En raison de leur fonction et de leur importance pour l'ensemble du réseau, ces offres doivent être maintenues sans changement.

- Requêtes de priorité 2
 - Mesures ayant pour effet une harmonisation importante et judicieuse de l'offre globale
 - Mesures qui, du point de vue de la clientèle, permettent de combler des lacunes de l'offre et contribuent sensiblement à améliorer l'offre globale dans la région Bienne–Seeland–Jura bernois et incitent à passer du TIM aux TP.
- Requêtes de priorité 3

Sont attribuées au niveau de priorité 3 des mesures semblables à celles attribuées au niveau de priorité 2. Ici, les offres se limitent toutefois plutôt aux besoins locaux avec des potentiels de demande relativement modérés. Sont également attribuées à ce niveau de priorité 3 des mesures dont la mise en œuvre influencerait fortement négativement le contrôle d'efficacité selon l'OOT.

5.1.1 Requêtes relatives aux lignes ferroviaires

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
226	Moutier– Tavannes– Sonceboz– Biel/Bienne	Tous les jours: train n° 7146, de Bienne 0.26 à Tavannes 0.51 (voir ligne 237)	2	3	3
237	Tramelan– Tavannes	A) Tous les jours: train n° 198, de Tavannes 0.53 à Tramelan 1.02 (voir ligne 226)	2	3	3
		B) 3 paires de courses à 8.11, 14.11 et 15.11 au départ de Tavannes (1 course le matin et 2 courses l'après-midi)	1	3	3
		C) 2 paires de courses à 9.11 et 10.11 au départ de Tavannes (2 courses le matin)	2	3	3
290	Täuffelen– Anet	A) Lundi–vendredi: Cadence intégrale 30' Täuffelen–Anet avec 3 paires de courses supplémentaires le matin	1	3	3
		B) Samedi: Cadence intégrale 30' Täuffelen–Anet le midi et tôt l'après-midi avec 4 paires de courses supplémentaires	2	3	3
		C) Dimanche: Cadence intégrale 30' Täuffelen–Anet le midi et tôt l'après-midi avec 5 paires de courses supplémentaires	2	3	3
303	Biel/Bienne– München- buchsee–Berne	Prolongation S31 Berne dès 16h16 / Münchenbuchsee arr. 16.27 vers Bienne, y c. contre- prestation Bienne dès 16.15 / Münchenbuchsee arr. 16.33	1	4	4
305	Berne–Chiètres– Anet–Neuchâtel	Tôt-S5 Berne dès env. 5h vers Neuchâtel avec correspondances grandes lignes Neuchâtel à 6.00	1	(AÖV)	(AÖV)
410	Biel/Bienne– Soleure	Introduction nouveau train Biel/Bienne dès 23.53 tous les jours ouvrés	1	3	3

5.1.2 Requêtes relatives aux funiculaires

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
2020	Saint-Imier– Mont-Soleil	Maintien de l'offre existante	1	3	3
2022	Biel/Bienne– Macolin	Maintien de l'offre existante	1	4	4
2023	Biel/Bienne– Evilard	Maintien de l'offre existante	1	4	4

5.1.3 Requête relatives aux lignes de bus régionales

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
22.072 (asm 72)	Biel/Bienne– Montménénil	A) Lundi–jeudi: Cadence intégrale 30' jusqu'à la fin de l'exploitation avec 2 paires de courses supplémentaires (identique VE-DI)	1	3	3
		B) Passage du niveau d'offre 3 au niveau d'offre 4 (condition préalable aux requêtes C et D)	1	3	4
		C) Lundi–vendredi: Introduction cadence 15' Montménénil–Biel/Bienne avec 11 paires de courses supplémentaires le matin et soir aux heures de pointe	1	3	4
		D) Lundi–vendredi: Introduction cadence 15' Montménénil–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	3	4
		E) Dimanche: Cadence intégrale 30' de 10h à la fin de l'exploitation avec 2 paires de courses supplémentaires	1	3	4
22.087 (PAG 87)	Biel/Bienne– Belmont– Merzligen– Jens– Biel/Bienne	A) Lundi–vendredi: Comblement de lacune de cadence l'après-midi avec 1 course en boucle supplémentaire	1	1	1
		B) Passage du niveau d'offre 1 au niveau d'offre 2 (condition préalable aux requêtes C et/ou A+D)	2	1	2
		C) Lundi–vendredi: Comblement de lacunes de cadences le matin et l'après-midi avec 2 courses en boucle supplémentaires	2	1	2

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
		D) Lundi–jeudi: Exploitation courses Biel/Bienne dès 23.20 aussi lundi–jeudi	3	1	1
22.087 (PAG 87)	Biel/Bienne– Belmont– Merzligen– Jens– Biel/Bienne	E) Samedi: Comblement de lacunes de cadences le matin et l'après-midi avec 2 courses en boucle supplémentaires	2	1	1
22.101 (PAG 101)	Moutier gare– Hôpital/ Patinoire	Lancer rapidement une étude de concept / planification (résultats jusqu'à fin 2021 au plus tard)		2	Ouvert
22.103 (PAG 103)	Moutier gare– Chantemerle/ Aux Laives	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 de Weissenstein		2	Ouvert
22.141 (PAG 141)	Reconvilier– Bellelay	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	1	1
22.232 (PAG 232)	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 de Weissenstein * niveau d'offre imaginable dans le niveau d'offre 1		1	1*
30.363 (RBS 363)	Lyss– Vorimholz	Suppression de la desserte de l'arrêt Ammerzwil Dorf (suppression du détour)	1	2	2
30.365 (PAG 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 Frienisberg» (étude conjointe CRT1 et RKBM)		2	Ouvert

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
30.369 (PAG 369)	Lyss–Jens– Belmont	Intégration de l'exploitation pilote dans l'offre de base	1	1	1
30.871 (RBS 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	2	2
		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			
30.898 (RBS 898)	München- buchsee– Büren an der Aare	A) Passage du niveau d'offre 2 au niveau d'offre 3	1	2	3
		B) Cadence accrue aux heures de pointe le matin et le soir avec chaque fois une paire de courses	1	2	3
40.008 (RBS 8)	Büren an der Aare– Soleure	A) Passage du niveau d'offre 2 au niveau d'offre 3	2	2	3
		B) Introduction cadence 30' le midi avec deux paires de courses supplémentaires	2	2	3
40.033 (BGU 33)	Granges–Arch– Büren	A) Lundi–vendredi: Introduction cadence 30' Granges–Büren aux heures de pointe le matin et le soir avec 5 paires de courses supplémentaires	1	2	2
		B) Lundi–dimanche: Extension de l'offre en soirée jusqu'à 23.00 environ avec 3 paires de courses supplémentaires	1	2	2
40.034 (BGU 34)	Granges– Longeau– Orpond/Bienne rue Renfer	Intégration de l'exploitation pilote Longeau-Orpond et Longeau–Biel/Bienne dans l'offre de base	1	3	3

5.1.4 Requête relatives aux lignes de bus locales

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
22.001 – 22.011 (VB 1 – 12)	Lignes TP locales diverses 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	4 toutes les lignes	4 toutes les lignes
22.009 (VB 9)	Débarcadère– Gare– Biel/Bienne écoles des Tilleuls	Maintien de l'offre existante	1	4	4
22.011 (VB 11)	Biel/Bienne gare– Funiculaire Macolin– chemin des Vignes	Maintien de l'offre existante	1	4	4
22.012 (VB 12)	Brügg– Biel/Bienne	Intégration de l'exploitation-pilote dans l'offre de base	1	1	1

5.2 Requêtes issues des études de planification TP

Actuellement, deux planifications sont en cours et concernent le développement de l'offre de transports publics dans le périmètre de la CRT 1 :

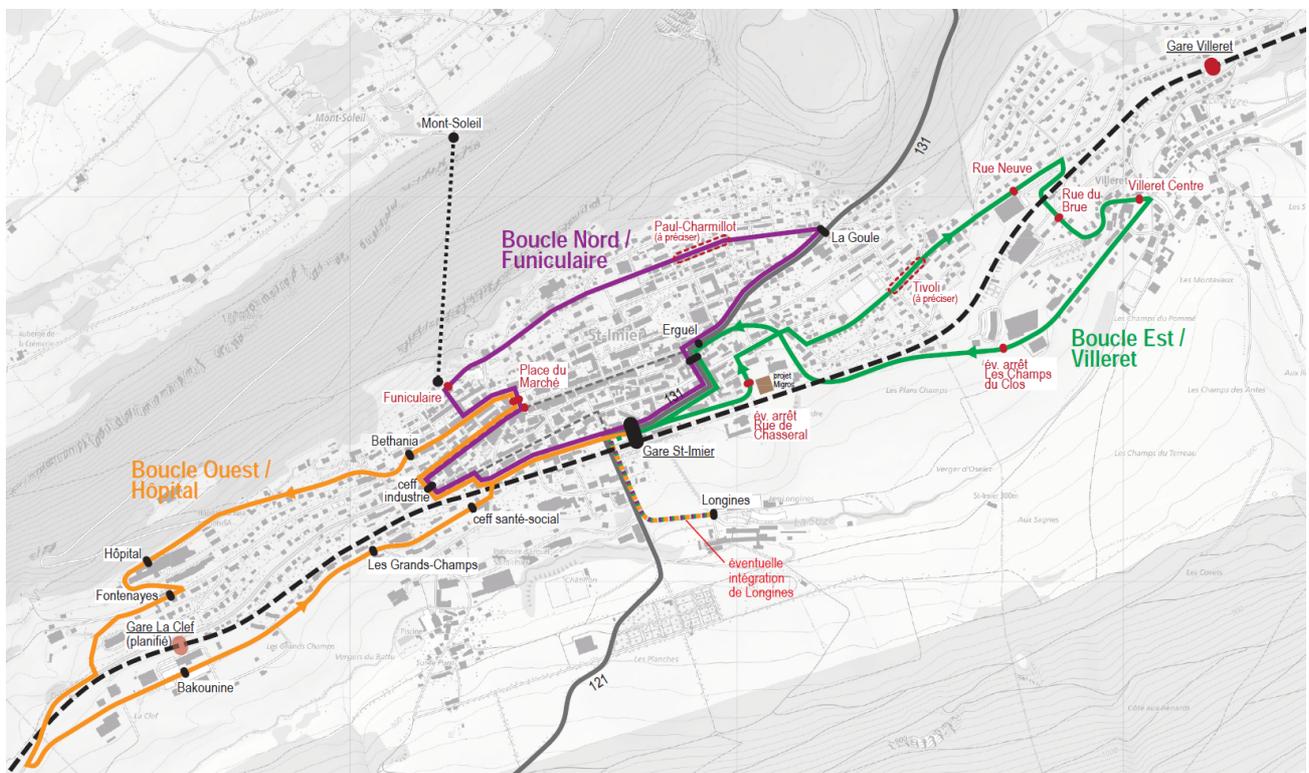
- Saint-Imier et Villeret, Concept de desserte locale, état décembre 2019
- Etude lignes 226/411 – Etape 1 : amélioration à court terme de l'offre sur la ligne 226, octobre 2019

De l'étude sur les lignes ferroviaires 226/411, il ne ressort aucune requête en matière d'amélioration de l'offre à l'horizon 2022–2025.

À Saint-Imier, on a introduit en décembre 2018 la ligne 22.123 Saint-Imier, gare–hôpital–gare à titre d'exploitation pilote, et une petite extension de l'horaire a eu lieu en décembre 2019.

Parallèlement à cela, les communes de Saint-Imier et Villeret ont lancé des mandats d'étude parallèles visant à examiner l'amélioration de la desserte des quartiers dans les deux communes. Les résultats de l'étude sont disponibles sous forme de projet.

La variante qui semble la plus favorable implique une offre améliorée la desserte au moyen de deux à trois lignes en boucle (boucle Ouest / Hôpital, boucle Est / Villeret et, cas échéant, boucle Nord / Funiculaire). La ligne en exploitation-pilote 22.123 y est intégrée, resp. remplacée. L'offre est limitée du lundi au vendredi, matin, midi et soir et ainsi principalement axée sur le trafic quotidien (déplacements professionnels). Pour que cette nouvelle offre aboutisse, il est donc important que l'offre de bus actuellement commandée séparément par quelques entreprises industrielles pour leurs employés puisse être intégrée dans ce projet d'extension et de nouvelle offre de ligne de bus locale.



Il ressort de l'étude les requêtes suivantes à l'attention du Schéma d'offre régional de transports publics 2022–2025:

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
22.123A	Boucle Ouest / Hôpital	Extension et prolongation de l'exploitation-pilote	1	1	1
22.123B	Boucle Est / Villeret	Extension et prolongation de l'exploitation-pilote	1	–	1
22.123C	Boucle Nord / Funiculaire	Extension et prolongation de l'exploitation-pilote	2	–	1

Condition préalable fondamentale

Comme déjà mentionné, l'extension des lignes de bus locales Saint-Imier / Villeret requiert que l'on réussisse dans le cadre des négociations avec les entreprises industrielles à intégrer les offres de bus commandées actuellement à titre privé pour les employés dans l'offre de transports publics étendue. De plus, il faut que les entreprises industrielles soient également disposées à réinvestir les économies réalisées dans le cofinancement partiel de la nouvelle offre de transports publics.

5.3 Requêtes issues de la procédure d'information-participation

Ligne	Tronçon	Requêtes	Prio-rité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
230 (RE)	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	2	2
290	Biel/Bienne–Täuffelen	Extension cadence 15' Täuffelen–Biel/Bienne Lundi–vendredi jusqu'à 9h00 avec 2 paires de courses supplémentaires	1	4	4
305 (RE)	Berne–Anet–Neuchâtel	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	1	1
2016	Gléresse–Montagne de Diesse	Paire de courses supplémentaires le soir en saison estivale (Prêles dép. 21.45 et Gléresse station aval dép. 22.04)	1	2	2

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
30.898 (RBS 898)	Münchenbuchsee– Büren an der Aare	Suppression du détour Wengi Dorf en direction de Büren–Münchenbuchsee	1	2	2
40.033 (BGU 33)	Granges–Arch– Büren	Ligne matinale supplémentaire Büren–Granges, Granges sud dép. Env. 5.45 avec correspondance IC5 vers Olten–Zurich Granges sud dép. 5.52	1	2	2

5.4 Requêtes issues de régions de planification voisines touchant la CRT 1

Le Schéma d'offre régional 2022–2025 de la Conférence régionale de transports Berne-Mittelland (RKBM) contient les requêtes suivantes validées par la CRT 1:

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
30.100 (PAG 100)	Berne– Wohlen– Dettligen– Aarberg	A) Course supplémentaire Berne dès 19.33 du lundi au vendredi	1	3	3
		B) Cadence continue 30' du lundi au vendredi jusqu'à 20.00 avec 4,5 paires de courses supplémentaires	1	3	3
*		Adaptation de l'Ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT) et de l'Ordonnance sur la participation des communes aux coûts des transports publics (OPCTP) ⁴ Mise en œuvre durant la période de l'arrêté cantonal sur l'offre de transports publics 2022–2025	1		

* Motivation

Une étude actuelle de la RKBM révèle comment l'offre MOONLINER dans le périmètre de la RKBM peut / pourrait être développée afin de devenir un produit économique valable et suscitant de la demande. Les champs d'action «Offre», «Tarif» et «Financement» ont été traités. Les éléments essentiels sont l'optimisation de l'offre

⁴ Une adaptation de l'OPCTP est nécessaire, car actuellement, par exemple, en vertu de l'art. 3a, al. 1, les départs de courses assurées moins de 122 jours par an ne sont pas imputés aux communes.

et le passage d'un tarif propre à Moonliner à la reconnaissance de tous les titres de transport valides, avec uniquement une majoration nocturne.

L'OTP a pris connaissance de l'étude et examine la possibilité d'adapter au niveau cantonal le réseau de bus nocturnes et les impacts d'une éventuelle intégration de l'offre nocturne dans l'offre TP de base par le Canton. Sous la direction générale de l'OTP, un projet d'étude de mise en œuvre de ces éléments a donc été lancé en janvier 2020.

Cependant, le canton de Berne n'est actuellement pas en mesure de commander une offre nocturne. La raison est, en particulier, que l'art. 5, al. 3, OOT fixe que les courses qui arrivent au lieu de destination avant 05h39 et celles qui quittent ce lieu après 01h00 ne seront, en règle générale, ni commandées ni indemnisées par le canton. Pour que le canton puisse jouer à l'avenir un rôle de commanditaire aussi pour les offres nocturnes, une adaptation des bases légales doit encore être travaillée.

Les requêtes suivantes de la CRT 1 sont identiques à celles de la RKBM:

- Ligne ferroviaire 303 Prolongation S31 Berne dès 16.16 / Münchenbuchsee arr. 16.27 vers Bienne, y c. contre-prestation Bienne dès 16.15 / Münchenbuchsee arr. 16.33
- Ligne de bus 30.871 Prolongement de ligne Waltwil–Wengi et optimisation de la correspondance pour Jegenstorf

6 Perspectives du Schéma d'offre régional 2026–2029

La détermination du besoin d'agir sur des optimisations de l'offre et sur l'élaboration d'approches de solutions et/ou d'études en matière de transports se poursuivra pendant toute la durée de l'arrêté cantonal sur l'offre 2022–2025. Le développement futur des transports publics dans l'espace Bienne–Seeland–Jura bernois pour les années 2026–2029 est une tâche permanente de la CRT. Durant la période 2026–2029, d'autres contenus de la CRTU devront être mis en œuvre.

Comme déjà mentionné, on peut supposer que de premières mesures TP issues de l'étude de planification «Concept des transports publics 2035 de Bienne et environs» seront intégrées dans le Schéma d'offre régional TP 2026–2029 (cf. explications au chap. 4).

En prévision du Schéma d'offre régional 2026–2029 et selon le programme de travail actuel, les autres études suivantes sont prévues et/ou envisagées :⁵

- Étude de concept / étude de planification concernant les lignes de bus locales Moutier (22.101 et 22.103) et la ligne de bus régionale 22.232 Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)⁶
- Étude de concept / étude de planification concernant la desserte Gléresse/Plateau de Diesse en relation avec la suppression de la station de chemin de fer à Gléresse⁷
- Étude du corridor Chiètres–Anet/Cerlier–Neuchâtel⁸
- Deuxième étape de l'étude de la ligne ferroviaire 226⁹
- Examen du schéma d'offre TP Frienisberg (auteur et responsabilité RKBM)¹⁰
- Étude de concept/étude de planification concernant les lignes de bus dans le triangle Bienne–Täuffelen–Lyss/Aarberg
- Étude de concept/étude de planification concernant un bus citoyen Golaten–Niederried–Kallnach–Bargen–Aarberg impliquant la ligne 30.541 Kerzers–Golaten–Wileroltigen–Gurbrü

⁵ Le périmètre, le volume, les contenus concrets et les résultats attendus doivent être encore fixés en détail

⁶ Recommandation en raison des analyses disponibles relatives au Schéma d'offre régional 2022–2025

⁷ Concept TP lac de Bienne nord et Plateau de Diesse après l'ouverture du tunnel de contournement CFF

⁸ Grand besoin d'agir en matière de transports de façon générale sur l'axe de développement Chiètres–Neuchâtel ; dans ce contexte aussi examen global judicieux et opportun de l'offre de lignes de bus dans l'espace de Cerlier

⁹ Nouvelles marges de manœuvre pour l'aménagement de l'offre à moyen et long terme suite aux mesures d'infrastructure

¹⁰ Diverses modifications en discussion; cas échéant, planification globale compte tenu des résultats de la stratégie de réseau TP ans l'agglomération bernoise

Annexe

Anhang A: Übersicht Prüfaufträge

Annexe A : Vue d'ensemble des mandats d'évaluation

AS: Angebotsstufe KP: Anzahl Kurspaare AUSL: Auslastung KDG: Kostendeckungsgrad
 NO: niveau d'offre PC: paires de courses UTIL: taux d'utilisation TCC: taux de couverture des coûts

B (N)Bahn Normalspur train à voie normale
 SL.....Stand-/Luftseilbahn funiculaire
 TBTrolleybus trolleybus
 KBKleinbus minibus
 B (S)Bahn Schmalspur train à voie étroite
 GB / MBGelenkbus / Megabus bus articulé et mégabus
 MB / SBMidibus / Standardbus midibus et bus standard

■ Zielvorgabe erreicht objectif atteint
 ▲ Minimalanforderung erreicht exigence minimale atteinte
 ● Minimalanforderung nicht erreicht exigence minimale non atteinte

Prüfergebnis: Résultat de l'examen des requêtes:
 ■ Antrag Angebotskonzept 2022-2025 Requête intégrée dans le schéma d'offre 2022-2025
 ■ Kein Antrag Angebotskonzept 2022-2025 Requête non intégrée dans le schéma d'offre 2022-2025

Erfolgskontrolle
 Contrôle d'eff.
 2018

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. moy.de tr.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP PC	AUSL UTIL	KDG TCC
1	237	B (S)	Le Noirmont–Tavannes	Lu-Ve: comblement des lacunes de 30' de l'horaire en journée (5 paires de course supplémentaires)	3	28.0	▲	▲
2	237	B (S)	Le Noirmont–Tavannes	Di-Je: rétablissement de la correspondance de Bienne 23.47 à Tramelan	3	28.0	▲	▲
3	237	B (S)	Le Noirmont–Tavannes	Sa-Di: horaire asymétrique en coordination avec la ligne 226	3	28.0	▲	▲
4	290	B (S)	Biel/Bienne–Täuffelen–Ins	Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins A Mo–Fr Vormittag mit 3 zusätzlichen Kurspaaren B Sa am Mittag und frühen Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren C Sa ganztags mit 7 zusätzlichen Kurspaaren D So am Mittag und frühen Nachmittag mit 5 zusätzlichen Kurspaaren E So ganztags mit 10 zusätzlichen Kurspaaren	4	56.0	▲	▲
5	291	B (N)	Lyss–Büren	A Aufstufung Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Einführung 30'-Takt Mittag und Verlängerung 30'-Takt Abend (3 zusätzliche Kurspaare)	2	25.0	▲	▲

Erfolgskontrolle
Contrôle d'eff.
2018

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. moy.de tr.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP PC	AUSL UTIL	KDG TCC
6	303	B (N)	Biel/Bienne– Lyss–Bern	Zusätzliche S31 im Abschnitt Münchenbuchsee–Biel um ca. 16.15 Uhr zur Glättung der Abendspitze	4	68.5	■	■
7	410	B (N)	Biel/Bienne– Solothurn– Olten	Integraler 30'-Takt Biel–Solothurn an allen Wochentagen bis Betriebsabschluss	3	38.0	■	■
8	2016	SL	Ligerz– Tessenberg	Weitere Stilllager-Nutzungen	2	17.5	■	▲
9	2020	SL	St-Imier– Mont-Soleil	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT)	3	29.0	●	●
10	2022	SL	Biel/Bienne– Magglingen	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4	65.0	●	■
11	2023	SL	Biel/Bienne– Evilard	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4	101.0	●	▲
12	22.001 bis 22.012	GB / MB	Ortsverkehr Biel	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	Div	Div	Div	Div
13	22.001 bis 22.012	GB / MB	Ortsverkehr Biel	Überprüfung Betriebszeiten Randstundenangebot Abend aufgrund Anpassung AGV (Betriebszeit neu bis 01.00 Uhr)	Div	Div	Div	Div
14	22.004 22.006	TB MB / SB	Nidau Bahnhof– Biel/Bienne Bahnhof/Gare– Omega–Löhre/ Mauchamp Nidau Bahnhof/ Port Bellevue– Biel/Bienne Bahnhof– Spitalzentrum	Neuprüfung Verlängerung Linie 4 oder anderweitige Anpassung der Erschliessung im Raum Nidau–Port–Brüggmoos	4 4	112.0 68.5	■ ▲	▲ ▲
15	22.009	GB / MB	Schiffländte– Bahnhof– Biel/Bienne Schulen Linde	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4	68.0	●	▲
16	22.011	MB / SB	Biel/Bienne Bahnhof/gare– Magglingen- bahn- Rebenweg/ Vignes	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV Behandlung Antrag Gemeinde Twann-Tüscherz	4	42.5	●	●
17	22.072	GB / MB	Biel/Bienne– Meinisberg	Integraler 30-Takt bis Betriebsabschluss Montag–Donnerstag	3	37.0	■	■
18	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Mei- nisberg	Behebung HVZ-Kapazitätsengpässe	3	37.0	■	■
19	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Mei- nisberg	Integraler 30-Takt von 10 Uhr bis Betriebsabschluss an Sonntagen	3	37.0	■	■

Erfolgskontrolle
Contrôle d'eff.
2018

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. moy.de tr.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP PC	AUSL UTIL	KDG TCC
20	22.087	GB / MB	Biel/Bienne– Bellmund– Merzligen–Jens– Biel/Bienne	A Mo–Fr: Schliessung Taktlücke Nachmittag (1 zusätzlicher Rundkurs) B Mo–Fr: Schliessung Taktlücken Vor-/Nachmittag (2 zusätzliche Rundkurse, Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2) C Mo–Do: Spätangebot analog Fr–Sa (Führung Kurs Biel/Bienne ab 23.20 Uhr auch Mo–Do, 1 zusätzlicher Rundkurs) D Sa: Schliessung Taktlücken (2 zusätzliche Rundkurse)	1	14.0	■	■
21	22.087	GB / MB	Biel/Bienne– Bellmund– Merzligen–Jens– Biel/Bienne	Einführung Sonntagsangebot	1	14.0	■	■
22	22.101	MB / SB	101: Moutier, gare– Hôpital / Patinoire 103: Moutier, gare– Chantemerle / Aux Laives	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT)	2 2	25.0 16.0	●	●
23	22.141	MB / SB	Tavannes– Reconvilier– Bellelay–Lajoux– Les Genevez	Intégration de la course spéciale de 13.10 de Saicourt dans l'horaire général et départ de Reconvilier	1	10.0	▲	▲
24	22.232	MB / SB	Moutier– Belprahon– (Corcelles BE)	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT)	1	11.0	●	●
25	30.362	MB / SB	Lyss– Schnottwil	A Aufstufung Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2 B So–Do: Betriebsausdehnung bis 22 Uhr (eventuell nur Lyss–Diessbach) C Fr–Sa: Betriebsausdehnung bis 24 Uhr (ev. nur Lyss–Diessbach und Spätkurs Lyss ab 00.37 bis Büren)	1	15.0	■	▲
26	30.363	MB / SB	Lyss–Grossaffol- tern–Messen– Limpach– Bätterkinden	Aufhebung Bedienung Haltestelle Ammerzwil Dorf (Aufhebung Stichfahrt)	2	15.5	▲	▲
27	30.363	MB / SB	Lyss–Grossaffol- tern–Messen– Limpach– Bätterkinden	A Aufstufung Abschnitt Lyss–Vorimholz Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2 B So–Do: Betriebsausdehnung bis 22 Uhr (Abschnitt Lyss–Vorimholz) C Fr–Sa: Betriebsausdehnung bis 24 Uhr (Abschnitt Lyss–Vorimholz)	2	16.0	▲	▲
28	30.365	GB / MB	Aarberg– Seedorf	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	2	17.5	●	▲
29	30.369	KB	Lyss–Jens– Bellmund	Aufnahme Versuchsbetrieb in Grundangebot (Kleinbuslinie Angebotsstufe 1)	1	7.0		Neues Angebot

Erfolgskontrolle
Contrôle d'eff.
2018

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. moy.de tr.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP PC	AUSL UTIL	KDG TCC
30	30.871	MB / SB	Jegenstorf– Messen– Waltwil/ Balm b. Messen	Linienverlängerung Messen–Waltwil im Stundentakt nach Wengi	2	24	▲	●
31	30.871	MB / SB	Jegenstorf– Messen– Waltwil/ Balm b. Messen	Schliessung grosser Bedienungslücken von Ruppoldsried und Waltwil	2	24	▲	●
32	30.898	MB / SB	Münchenbuch- see–Wengi b.B.– Büren a.A.	A Aufstufung Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Mo–Fr: 30'-Taktverdichtung Mittag C Ausdehnung HVZ-Verdichtungszeiten Morgen und Abend mit je 1 Kurspaar	2	25.0	■	■
33	40.008	MB / SB	Büren an der Aare–Solothurn	A Aufstufung Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Mo–Fr: 30'-Taktverdichtung Mittag	2	25.0	■	■
34	40.033	MB / SB	Grenchen– Arch–Büren	30'-Takt HVZ Morgen und Abend (in Absprache mit Kt. Solothurn als Mitbesteller der Linie)	2	15.0	■	■
35	40.033	MB / SB	Grenchen– Arch–Büren	Ausdehnung Abendbetrieb nach 20 Uhr (in Absprache mit Kt. Solothurn als Mitbesteller der Linie)	2	15.0	■	■
36	40.034	MB / SB	Grenchen– Lengnau– Meinisberg– Orpund	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV (in Absprache/Koordination AÖV)	3	31.0	▲	▲
37	Div	Div	Div	Erhöhung Güteklasse E auf Güteklasse D für die beiden Vorranggebiete Solothurnstrasse und Galgenfeld in Büren an der Aare				

Nachträglich aufgenommene Prüfaufträge

Mandat d'évaluation additionnel

38	305	B (N)	Neuchâtel– Ins–Kerzers–Bern (S5, S52)	Früh-S5 Bern ab ca. 5 Uhr (mit zusätzlichen Halten nach Neuchâtel) mit Anschlüssen Fernverkehr um 6 Uhr	3	35.0	■	▲
----	-----	-------	---	---	---	------	---	---

Anhang B: Erfolgskontrolle 2018–2021 Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele

Annexe B Contrôle d'efficacité 2018-2021 Bilan des objectifs réalisés et non réalisés

	Ist oder wird umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2018–2021 unterstützt) réalisé ou à réaliser (validé par le schéma d'offre 2018-2021)
	Ist oder wird teilweise umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2018–2021 teilweise unterstützt) partiellement réalisé ou à réaliser (validé partiellement par le schéma d'offre 2018-2021)
	Ist oder wird nicht umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt) non réalisé ou réalisation non prévue (rejeté par le schéma d'offre 2018-2021)
	Nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept ne concerne pas le schéma régional d'offre

A Bahnlagen / Lignes ferroviaires

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
210	Biel–Neuchâtel: Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar und Schliessung der nachmittäglichen 30'-Taktlücke (+ 3 KP)	1	Die Schliessung der nachmittäglichen Taktlücken ist aufgrund von Konflikten mit dem Güterverkehr nicht möglich. Früheres Erstkurspaar wird per Fahrplan 2021 umgesetzt.
210	Biel–Neuchâtel: Sa+So vermehrter 30'-Takt nachmittags	2	Die Priorität liegt aus kantonaler Sicht auf einem Ausbau von Montag–Freitag. Der Antrag wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
210	Biel–Neuchâtel: Strikte Vertaktung zwischen Basis- und Verdichtungskursen auch in Fahrtrichtung Biel	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Wird im Rahmen der infrastrukturseitigen Möglichkeiten umgesetzt.
225	Biel–La Chaux-de-Fonds: Nouveau point d'arrêt ferroviaire de Saint-Imier La Clé, projet annoncé dans Prodes, mise en service prévue en 2021		Ne fait pas partie du schéma d'offre. La demande a été déposée à l'OFT pour la planification de PRODES 2030.
226	Sonceboz–Moutier: lu-ve, réintroduction d'une offre systématique sur la ligne 226, avec 2 liaisons par heure entre Malleray–Bévilard et Bienne	1	Non réalisé
226	Sonceboz–Moutier: sa+di: examen approfondi de l'amélioration de la qualité des correspondances à Moutier, Tavannes et Sonceboz et de la productivité de la région à la cadence horaire dans la vallée de Tavannes	2	Non réalisé
226	Examen des mesures d'infrastructures nécessaires pour assurer les correspondances à Moutier de/vers Delémont	2	Ne fait pas partie du schéma d'offre.
230	Biel–Delémont (seulement RE): Prolongement des RE Bienne–Delémont–Delle jusqu'à Belfort avec correspondances TGV à Belfort-Montbéliard	2	Ne fait pas partie du schéma d'offre, le tronçon concerné se trouve en France.

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
230	Biel–Delémont (seulement RE): lu-di: train supplémentaire le soir (Delémont 23.12 – Bienne 23.40; Bienne 23:49 – Delémont)	2	Der Antrag wird aufgrund des Repriorisierungswunschs der RVK1 zurückgestellt.
230	Biel–Delémont (nur RE): Nächte Fr+Sa: Zusatzhalte des RE Biel 1:19 – Delémont in Pieterlen und Lengnau	2	Die Regionalerschliessung nach 1 Uhr wird durch die Gemeinden organisiert und bestellt (Moonliner). Der Antrag wird abgelehnt.
236	La Chaux-de-Fonds–Saignelégier : lu–di : suppression de la dernière lacune du soir	2	Le Canton de Berne est concerné uniquement pour la commune de la Ferrière. La conception de l'offre est sous la responsabilité du Canton du Jura.
237	Tavannes–Le Noirmont : lu-di intégration des offres supplémentaires Tavannes–Tramelan à l'offre de base Niveau 3 au lieu de 2	1	Réalisé
237	Tavannes–Le Noirmont: lu-ve : Tavannes–Tramelan cadence intégrale à 30 min en journée, soit 5 paires de trains supplémentaires (au lieu de pauses de 40 min à Tavannes) avec correspondances de/vers Bienne et Malleray–Bévilard	1	La demande est refusée. Le potentiel est jugé insuffisant pour une offre semi-horaire systématique.
237	Tavannes–Le Noirmont: di-je : réintroduction d'une liaison tardive Bienne 23:47 – Tramelan.	2	La dernière liaison est 30 minutes plus tôt. Ceci est justifié en comparaison d'autres communes. La demande est refusée.
237	Tavannes–Le Noirmont: sa+di : offre asymétrique, en relation avec l'offre de la ligne 226 avec croisements à Tavannes en option, prolongement des trains jusqu'à Saignelégier	2	Non réalisé
255	Fribourg–Ins–Neuchâtel: Mo-Fr: Herstellung einer Frühverbindung Neuchâtel–Fribourg 6:37 Mo-Fr: Anschluss des Raums Vully auf RE Ins 7:09 – Bern mittels Verlängerung des Buskurses (Linie 20.530) nach Ins Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins zw. dem Kurs Bern–Ins 17:48 (BLS) und dem Kurs Neuchâtel–Ins 17:48 – Fribourg	2	Eine Frühverbindung existiert. Die Angebotsgestaltung Vully erfolgt durch den Kanton Freiburg. Der Anschlussbruch ist nicht vermeidbar.
290	Biel–Ins: Mo-Fr: Schliessung der vor- und nachmittäglichen Taktlücken im Abschnitt Täuffelen – Ins (+ 5 KP, wovon vordringlich 2 KP nachmit- tags)	1	Schliessung nachmittägliche Taktlücken umgesetzt Ein Schliessen der Taktlücken am Vormittag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und nicht umgesetzt.
290	Biel–Ins: Sa+So: Erweiterung des 30'-Taktes (Biel–) Täuffelen–Ins am Mittag und frühen Nachmittag (samstags + 4 und sonntags + 5 KP)	2	Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
290	Biel–Ins: Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins auf RE aus Bern Ank. 17:48	1	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Der Anschlussbruch ist in der aktuellen Fahrplankonstellation nicht vermeidbar. Der Antrag wird abgelehnt.
290	Biel–Ins: Mo-So: Leichte Früherlegung dreier Abendkurse im Abschnitt Ins– Täuffelen zwecks attraktiverer Anschlüsse auf die Züge aus Bern / Neuenburg / Freiburg	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Die Vorteile eines ganztägig merkbaren Taktfahrplans werden höher gewichtet als die Übergangszeiten am Abend. Der Antrag wird abgelehnt.
290	Biel–Ins: Nächte Fr+Sa: Letzte Zugsabfahrt Biel 0:26 (Anschlüsse aus allen Bahn-Korridoren) statt 0:56, dafür Moonliner-Kurs Abf. Biel 1:00	2	Umgesetzt

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
291	Lyss–Büren: Aufklassierung von AS 2 zu 3 Mo-Fr: Vermehrter 30'-Takt in HVZ (+ 3 KP; blosse Grenzkosten)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Eine Aufstufung wird aufgrund der Nachfrage und des Kostendeckungsgrads abgelehnt. 2 zusätzliche Zugpaare zur Angleichung an das neue Buskonzept umgesetzt
291	Lyss–Büren: Mo-So: Schiebung der Basiskurs-Taktlage um 30' (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)	1	Umgesetzt
291	Lyss–Büren: Fr+Sa: Späteres letztes Kurspaar Lyss 0:40 – Büren 1:00 – Lyss 0:20 per Bus unter Einbezug von Bütigen/Diessbach (-> s. Antrag Buslinie 30.362)	2	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
303	Biel–Bern: Mo-Fr: Von der Nachfrageentwicklung abhängiger Ausbau des Angebots an S31-Verlängerungen bis Biel	2	Umgesetzt (2 zusätzliche Kurspaare)
303	Biel–Bern: Mo-So: Leichte Späterlegung dreier Spätkurse S3 Bern–Biel	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Die Vorteile eines ganztägig merkbareren Taktfahrplans werden höher gewichtet als die Übergangszeiten am Abend. Der Antrag wird abgelehnt. Die bereits heute bestehende Taktabweichung um 2 Minuten wird beibehalten.
303	Biel–Bern: Nächte Fr+Sa: Zusatzhalt des letzten RE Bern–Biel in Suberg-Grossaffoltern	2	Umgesetzt
305	Bern–Neuchâtel: Mo-Fr: RE Früherer Erstkurs Bern–Neuchâtel	1	Der Erstkurs verkehrt um 5.53, was als vertretbar erachtet wird. Der Antrag wird abgelehnt.
305	Bern–Neuchâtel: Mo-Fr: Zusätzliches RE-Kurspaar Neuchâtel 5:33 – Bern 6:07 (in Ins Anschluss auf TPF n. Fribourg) und Bern 18:23 – Neuchâtel 19:05	1	Frühkurs umgesetzt Der Abendkurs ist aus Kapazitätsgründen nicht nötig, bereits der heutige Zusatzzug um 17.23 weist eine vergleichsweise tiefe Auslastung auf und wird nicht umgesetzt.
305	Bern–Neuchâtel: Mo-So: Anpassung Haltekonzept S5/S52 im Abschnitt Bern–Kerzers und Prüfen eines RE-Zusatzhalts in Bern Brünnen nach Inbetriebnahme des neuen Rosshäusern-tunnels	2	Das Haltekonzept wird in zwei Etappen (Rosshäuserntunnel und STEP AS2025) angepasst. Der RE Bern–Neuenburg erfüllt die Funktion einer Städteverbindung, ein Halt in Bern Brünnen passt nicht ins Konzept. Der Antrag wird abgelehnt.
305	Bern–Neuchâtel: Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins zw. dem RE Bern – Ins 17:48 und den Kursen nach Biel (-> s. Antrag Linie 290) und nach Sugiez–Fribourg (-> s. Antrag Linie 255)	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Das Anliegen ist infrastruktureitig nicht möglich. Der Antrag wird abgelehnt.
410	Biel–Solothurn: Mo-So: Ausdehnung 30'-Takt abends (+ 3 KP)	1	Umgesetzt
410	Biel–Solothurn: So: Ausdehnung des 30'-Taktes tagsüber im Abschnitt Biel–Solothurn (+ 6 KP)	2	Umgesetzt

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
410	Biel–Solothurn: Mo-So: Beseitigung der minimalen Abweichung vom strikten 30'-Takt im Abschnitt Biel–Solothurn	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Der Antrag ist ein Anliegen aller beteiligten Partner, ist aber nicht umsetzbar.
411	Moutier–Solothurn: Scenario 1: assainissement du tunnel et maintien de l'exploitation ferroviaire -> Pas d'adaptation de concept nécessaire Scenario 2: suppression de l'exploitation ferroviaire entre Moutier et Gänsbrunnen -> Remplacement du train à cadence horaire par un prolongement de la ligne de bus (Oensingen–) Balsthal–Gänsbrunnen jusqu'à Moutier, en complément des paires de courses Moutier–Crémines (avec correspondances rapides vers Delémont)	2	Les deux scénarios correspondent aux résultats de l'étude lancée par les Cantons de Soleure, de Berne et l'OFT.

B Seilbahnlínien / Funiculaires

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
2016	Seilbahn Ligerz–Prêles: Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar und vermehrter 30'-Takt tagsüber (+ 3 KP), abgestimmt auf die vermehrten Bahnhalte in Ligerz und auf den Fahrplan der Buslinie La Neuveville–Prêles–Nods	1	Umgesetzt
2020	St-Imier–Mont Soleil: Pas d'adaptation de l'offre, une amélioration de la liaison avec la gare s'impose (voir ligne de bus Saint-Imier–Tramelan ligne 21.131).	2	Ne fait pas partie du schéma d'offre.

B Buslinien (Regional- und Ortsverkehr) / Lignes de bus régionales et locales

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
20.531	Ins-Cudrefin-Mur: Zusatz-Haltestelle in Witzwil Mo-Fr: + 1 KP in Morgenspitze Mo-So: Angleichung der Taktlage werktags und wochenends und Prüfung von Synergien mit dem Busangebot im Raum Erlach Neu AS 1 (bisher nicht in Grundangebot, da nicht durch Kt. Bern bestellt).	2	Umgesetzt

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
21.132	La Neuveville–Nods: lu-ve, branche de Prêles: en journée, cadence horaire et correspondances rapides avec le funiculaire à Prêles Intégration des transports scolaires à l'offre de base Niveau d'offre 2 (jusqu'ici niveau 1)	1	Réalisé
21.132	La Neuveville–Nods: lu-ve, branche de Lignièrès: réduction de l'offre entre Nods et Lignièrès au profit d'une augmentation entre Lignièrès et Le Landeron–La Neuveville en prenant mieux en compte les transports scolaires Correspondances plus attractives au Landeron vers Neuchâtel, ce qui décharge la ligne 21.030 Marin– Le Landeron entre Le Landeron Gare et la Route de Bâle.	2	Réalisé
21.132	La Neuveville–Nods: sa+di, légère augmentation de l'offre, cadencement de 2 heures systématique Nods–La Neuveville desservies alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et dans le sens contraire.	2	Réalisé
21.132	La Neuveville–Nods: Desserte touristique estivale du Chasseral Coordination avec la desserte du flanc nord par les CJ (voir ligne 22.121)	2	Les offres touristiques ne font pas partie du schéma d'offre. La demande est refusée.
22.001	Konzeptanpassung Neuer Linienendpunkt Löhre statt Vorhölzli und neue Haltestelle südlich Knoten Länggasse/Sägfeldweg	2	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.002	1. Etappe der umfassenden Konzeptanpassung gemäss konsolidiertem Entwurf: Linie 2 Durchbindung des Linienastes Bözingenfeld neu mit Linienast Möslacker	1	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.005	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Linie 5 neu vorderhand als Radiallinie Bahnhof–Spitalzentrum anstatt Durchmesserlinie nach Möslacker	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I)
22.005	Versuchsbetrieb Linie 5: Verlängerung Biel Bahnhof nach Ipsach Oberdorf zur HVZ mit ausgewählten Halten in Nidau.	2	Kommt nicht zustande, da Ipsach das Vorhaben nicht unterstützt.
22.006	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Linie 6 Durchbindung des Linienastes Spitalzentrum mit Linienast Port (bis zur Umsetzung der Etappe 2 Splitting ab Port Spittel nach Port Bellevue resp. Port Gummen)	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I)
22.007	Konzeptanpassung Linie 7: Neuer Linienendpunkt Stadien statt Goldgrube (soweit möglich betriebliche Verknüpfung mit L2)	1	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.008	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Linie 8 Durchbindung des Linienastes Fuchsenried mit neu konzipiertem Linienast Linde Klinik	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I)
22.008	Abends evtl. betriebliche Koordination mit neuer L9 zwecks Kostenoptimierung des Randstundenangebots	2	Anliegen betrieblich nicht gut machbar und obsolet, da im Rahmen Umsetzung Buskonzept 2020 Etappe I eine zweckmässige Lösung realisiert wurde
22.009	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Neue Linie 9 Durchbindung des Linienastes Schifffländte mit neu konzipiertem Linienast Linde Schulen Mo-Sa tagsüber 15'-Takt (AS 4b)	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I)
22.009	Abends evtl. betriebliche Koordination mit L8 zwecks Kostenoptimierung des Randstundenangebots	2	Analog 22.008 (vgl. oben)

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Prio- rität prio- rité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
22.011	Biel Bhf–Vingelz: Zusätzliches Kurspaar vor Betriebsschluss	2	Die Linie erreicht die Minimalvorgaben nicht. Der Antrag wird abgelehnt.
22.012	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Neue Linie 12 HVZ-Versuchsbetrieb betr. halbstündlicher tangentialer Eilverbindung Brügg–Bözingenfeld mit optimalen S3-Anschlüssen in Brügg (+max. 12 KP, AS 1)	1	Umgesetzt als Versuchsbetrieb (Buskonzept 2020 Etappe I) Antrag Aufnahme ins Grundangebot im AK 2022-25
22.003 22.004	Aufteilung der aktuellen Linie 4 in zwei Linien mit identischer Linienführung im Abschnitt Bhf Mett–Continental: Linie 3: Vorhölzli–Orpundplatz–Bhf Mett–Bhf Biel–Dr. Schneider-Str.–Bhf Nidau Beunden Linie 4: Vorhölzli–Goldgrube–Bhf Mett–Bhf Biel–Bhf Nidau–Port Allmendstrasse–Brüggmoos	2	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II) Ausbau Abschnitt Nidau Ruferheim–Brüggmoos wird zurückgestellt.
22.003 22.004	Mo-Fr tagsüber lückenloser 7.5'-Takt (somit zwischen ca. 8 und 15.30 h Verdichtung vom 10'-Takt zum 7.5'- Takt) auf dem gemeinsamen Abschnitt der Linien 3 und 4 (zeitlich versetzter 15'-Takt auf den Linien 3 und 4)	2	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.003 22.004	L3 / L4 abends bis 22 Uhr und sonntags: 20'-Takt statt 30'-Takt (somit im gemeinsamen Abschnitt 10'-Takt)	2	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.002 22.007	L2 / L7 mit neuer Linienführung im Abschnitt Swiss Tennis–Zürichstrasse via Stadien und Autobahndamm-Durchstich Zusammen mit der neukonzipierten Linie 2 resultieren Mo-Sa tagsüber stündlich 8 Direktverbindungen zwischen Bahnhof / Zentrum Biel und Bözingenfeld. Ebenso resultiert neu eine Abend- und Sonntagsbedienung für das Bözingenfeld.	1	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II) Neue Busroute Linie 2 via Stadien wird bereits auf FP 2020 umgesetzt
22.002 22.007	L2 / L7 abends bis 22 Uhr und sonntags: 20'-Takt statt 30'-Takt (ausg. reduziertes Angebot im Bözingenfeld)	1	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II) Genauere Ausgestaltung Randstundenangebot im Rahmen Umsetzung festzulegen
22.001 bis 22.012	Ortsverkehr Biel: Taktverdichtung 20-22h sowie sonntags auf den Linien mit bisherigem 30'-Takt zu 20'-Takt	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I) Kleine Konzeptänderung: bis 21.30 Uhr 15'-Takt / ab 21.30 Uhr 30'-Takt.
22.070	Bienne–Prés d'Orvin: lu-di: desserte des Prés-d'Orvin en journée à une cadence stricte de 2 heures 1 paire de courses supplémentaire lu-ve	1	Réalisé
22.070	Bienne–Prés d'Orvin: lu-di: lors de forte affluence en hiver: remplacement de courses doubles par des courses supplémentaires assurant la cadence horaire avec l'offre de base	2	La desserte des Prés d'Orvin a un effet négatif sur les correspondances à Bienne pour les habitants d'Orvin. La demande est refusée.
22.070	Bienne–Prés d'Orvin: sa + di en été, prolongement pour 2-3 paires de courses jusqu'à la Place centrale, nouvellement niveau d'offre 1	2	Les offres touristiques ne font pas partie du trafic régional bénéficiant d'une indemnisation. La demande est refusée.
22.071	Bienne–Romont: lu-ve: paire de courses supplémentaire Bienne 10:49 – Romont – Bienne 11:42.	2	Réalisé

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
22.073	Pieterlen–Péry: Symmetrische Linienführung in Pieterlen via Bahnhofstrasse (z's. mit Neuordnung Hst. Bahnhof)	1	Umgesetzt
22.074	Biel–Aegerten–Lyss: Aufklassierung des Abschnitts Biel–Studen Wydenplatz (von AS 3 zu 4) Mo-Sa tagsüber: Deutlich effizienterer Einsatz des dritten Fahrzeugs zugunsten eines stündlichen Zusatzkurspaars Biel–Studen mit Wendepunkt Studen Grien, mit optimalem Anschluss in Studen / Wydenplatz an S3 von/nach Bern (+ 13 KP im Abschnitt Biel–Studen Wydenplatz zu blossen Grenzkosten)	1	Linie wurde ausgeschrieben Antrag wird per Fahrplan 2021 umgesetzt
22.074	Biel–Aegerten–Lyss: Mo-Sa tagsüber: Strikter 30'-Takt auf der Direktroute Biel–Lyss, stets mit RE-Anschluss in Lyss Zudem nochmalige Streckung der Fahrplanzeit in beiden Fahrtrichtungen	1	Linie wurde ausgeschrieben Antrag wird per Fahrplan 2021 umgesetzt
22.075	Biel–Aegerten–Orpund: Aufklassierung (von AS 1 zu 2) Mo-Sa: Einführung Abendangebot im Stundentakt (Mo-Fr + 3 resp. Sa + 5 KP)	1	Linie wurde ausgeschrieben Antrag wird per Fahrplan 2021 umgesetzt
22.075	So: Einführung Sonntagsangebot im Stundentakt (max. + 14 KP)	1	Umgesetzt
22.074 22.075	Biel–Aegerten–Lyss/-Orpund: Zusammenlegung der Haltestellen Brügg Möschler / Bärletweg (zu einer neuen Haltestelle 'Brügg Bahnhof' westlich des geplanten Kreisels Bahnhofstrasse / Bernstrasse / Hauptstrasse) Zusammenlegung der Haltestellen Aegerten Dorfplatz (L74) / Bären (L75) Weitere Massnahmen zur Busbeschleunigung	2	Voraussichtlich Umsetzung per FP 2021 (Linien wurde ausgeschrieben) Zusammenlegung Haltestellen und Massnahmen Busbeschleunigung nicht Gegenstand des Angebotskonzeptes
22.086	Biel–Bellmund–Aarberg: So: Schliessung der Taktlücken tagsüber sowie frühere Erst- und spätere Letztverbindung (Erstankunft Biel 7:12, Letztabfahrt Biel 23:20, + 4 KP)	2	Umgesetzt
22.087	Biel–Jens: Mo-Do: Spätangebot analog Fr+Sa (+ 1 KP, von AS 1 zu 2)	1	Der gemeindefinanzierte Spätkurs wird übernommen. Eine Ausdehnung auf So-Do ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird abgelehnt.
22.087	Biel–Jens: Mo-Sa: Schliessung der zwei Taktlücken tagsüber (+ 2 KP, von AS 1 zu 2)	2	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
22.121	St-Imier–Chasseral: Desserte touristique estivale du Chasseral Coordination avec la desserte sud par CarPostal (voir Ligne 21.132).	2	Les offres touristiques ne font pas partie du trafic régional bénéficiant d'une indemnisation. La demande est refusée.
22.121	St-Imier–Chasseral: Desserte touristique hivernale des Savagnières Flexibilisation de l'offre en fonction de l'affluence prévisible	2	Les offres touristiques ne font pas partie du trafic régional bénéficiant d'une indemnisation. La demande est refusée.
22.123	St.Imier Gare–Hopital: lu – di, extension de l'offre de 2 à 7 paires de courses Exploration pilote	1	Réalisé

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
22.131	Tramelan–St.Imier: lu-ve : systématisation et cadence horaire pendant la journée avec correspondances optimales avec les trains régionaux Saint-Imier correspondances des courses supplémentaires à Tramelan de/pour Tavannes, suppression de la boucle par Les Breuleux, maintien à Saint-Imier de la boucle via le ceff industrie.	1	Réalisé
22.131	Tramelan–St.Imier: sa+di, améliorations des correspondances trains/bus à Tramelan en relation avec la nouvelle conception de l'offre de la ligne 237, Jonctions avec la ligne de Saignelégier (voir ligne 21.232)	2	L'offre du weekend sera adaptée à la ligne 237. La diamétralisation dépend des entreprises de transport concernées. La demande est partiellement soutenue.
22.132	Tramelan–Saignelégier: lu-ve, section Saignelégier–Tramelan : légère augmentation de l'offre (+ 2 paires de courses).	2	La conception de l'offre est sous la responsabilité du Canton du Jura. La demande est refusée à cause de la concurrence pour l'offre ferroviaire.
22.132	Tramelan–Saignelégier: sa+di: section Saignelégier–Tramelan, systématisation et augmentation de l'offre Cadencement strict à 2 heures, (3 paires de courses supplémentaires).	2	La conception de l'offre est sous la responsabilité du Canton du Jura. La demande est refusée.
22.132	Tramelan–Saignelégier : Desserte du centre de loisirs de Saignelégier (courte boucle)	2	Le centre sportif de Saignelégier se trouve dans le Canton du Jura. La demande est refusée.
22.133	Tramelan–Bassecourt: sa+di: remplacement de l'offre à la demande par une offre fixe de 6 paires de courses en tirant parti des synergies avec les autres lignes desservant la Haute Sorne	1	Réalisé
22.141	Tavannes–La Courtine: di: remplacement de l'offre à la demande par une offre à l'horaire Reconvilier–Bellelay (–Lajoux–Les Genevez /–Sornetan–Souboz) comparable à l'offre introduite le samedi en décembre 2015 (6 paires de courses entre Reconvilier et Bellelay)	1	Réalisé
30.105	Mo-Sa: Schliessung der Taktlücken vor-/nachmittags im Abschnitt Lyss – Seedorf (+ 2 KP)	2	Umgesetzt
30.105	Mo-Sa: Nächte Fr+Sa: Bedarfskurs Lyss 0:37 – Seedorf in Kooperation mit Taxiunternehmung (-> vgl. Linie 30.363)	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
30.361	Lyss–Aarberg: Aufklassierung (von AS 1 zu 2), Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot (+ 3 KP abends)	1	Umgesetzt
30.361	Lyss–Aarberg: Mo-Fr: Sobald der Kurs mit Ankunft Lyss 6.57 ans Kapazitätslimit stösst und ein Zusatzfahrzeug eingesetzt werden muss, ist dieses evtl. einige Minuten früher und via Kappelen zu führen (Zusatznutzen für Kappelen und Industrie Lyss Süd, Ausrichtung auf Zugskreuzung S31 n. Bern / S3 n. Biel um 6:53)	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes.

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Prio- rität prio- rité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
30.362	Lyss–Schnottwil: Aufklassierung (von AS 1 zu 2) Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss Kompromissvorschlag März 2016 Neue Linienführung via Busswil In Zwischenzeiten und wochenends Wende der Kurse neu in Diessbach	1	Der Angebotsausbau Lyss–Schnottwil wird teilweise unterstützt. Die Linienführung via Busswil ist aber nur mit grösseren Eingriffen ins Fahrplangefüge und Nachteilen für Gemeinden ausserhalb der RVK1 realisierbar und zudem mit erheblichen Stabilitätsrisiken verbunden. Der Antrag nach einer neuen Linienführung wird somit abgelehnt.
30.362	Ausdehnung Betrieb bis 22 h resp. Fr+Sa bis 24 h im Stundentakt Lyss–Diessbach (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost) inkl. Spätkurs Fr. + Sa Lyss 00.37 – Büren 1.00.	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Betriebsausdehnung bis ca. 21 Uhr umgesetzt
30.362	Lyss–Schnottwil: Mo-Fr in HVZ und mittags: Stundentakt Lyss–Schnottwil mit schlanken Anschlüssen in Lyss auf den RE v./n. Bern, in Busswil auf die S3 v./n. Biel und in Schnottwil auf den Bus Rtg. Bern	1	vgl. obige Anträge. Der Antrag wird abgelehnt.
30.363	Lyss–Messen: Aufklassierung des Abschnitts Lyss–Vorimholz (von AS 1 zu 2) Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss Kompromissvorschlag März 2016: Abschnitt Lyss–Vorimholz, Mo- So: Angebotsausbau / Stundentakt bis ca. 22 h, mit RE-Anschlüssen in Lyss v./n. Bern und v./n. Biel, Schlaufe Ammerzwil Dorf nur in den HVZ, in Zwischen- und Randzeiten betriebliche Durchbindung mit Linie 362	1	Die umfassende Konzept- und Fahrplananpassung weist aus Gesamtsicht deutlich mehr Nach- als Vorteile auf und wird daher abgelehnt. Das AÖV erachtet den Vorschlag der RVK1 nicht als Kom- promissvorschlag. Der Antrag wird abgelehnt.
30.363	Ausdehnung Betrieb im Abschnitt Lyss–Vorimholz bis 22 h resp. Fr+Sa bis 24 h (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Betriebsausdehnung bis ca. 21 Uhr umgesetzt
30.363	Abschnitt Vorimholz–Wengi: Leichter Angebotsausbau Mo-Fr in HVZ und mittags Wendepunkt neu in Wengi statt Messen (kombiniert mit Verlängerung der Linie 871 Jegenstorf–Messen bis Wengi) Schlanker Anschluss Rtg Münchenbuchsee / Bern, Büren / Solothurn so- wie Messen / Jegenstorf	1	Das Angebot wird leicht ausgebaut. Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Wendepunkt Wengi wird abgelehnt.
30.363	Fr+Sa: Bedarfskurs Lyss 0:37 – Grossaffoltern in Kooperation mit Taxiun- ternehmung (-> vgl. Linie 30.105)	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
30.364	Ortsbus Lyss Bhf–Industriering: Überführung des Versuchsbetriebs betr. Linienverlängerung Industrie- ring ins Grundangebot (Abschnitt Lyssbachpark–Industriering in AS 2)	1	Der Antrag wird aufgrund ungenügender Nachfrage abgelehnt.
30.525	Erlach–Lüscherz: Bedienung der Hst. Vinelz Post auf den Kursen der Linie 525 nurmehr bei Bedarf (Zustieg nur auf Voranmeldung Rufsäule, Ausstieg auf Anmeldung beim Chauffeur)	2	Nicht Bestandteil des Angebots- konzeptes. Der Antrag wird abge- lehnt.
30.527	Ins–Gals–Erlach: Überführung des Mittagskurses auf der Linie 527 vom Zusatzangebot ins Grundangebot Prüfung eines bescheidenen Angebotsausbaus an Werktagen	2	Der gemeindefinanzierte Kurs wird übernommen, ein weiterer Ausbau wird abgelehnt. Der Antrag wird teilweise unterstützt.

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
30.521 bis 30.527	Neue Haltestelle "Ins, Wäberhof"	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes
30.521 30.525 30.526 30.527	Erlach: Sa+So: Annäherung des Wochenendkonzepts an das Werktagskonzept unter Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auch im Winterhalbjahr (allerdings mit mehr Lücken als sommers) resp. unter Nutzung von Synergien mit der Linie Ins-Cufrefin-Mür Überführung des aktuellen Zusatzangebots (an Wochen-enden im Sommerhalbjahr) ins Grundangebot	2	Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird abgelehnt.
30.871	Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung mit Linienverlängerung im Stundentakt nach Wengi gemäss Kompromissvorschlag März 2016 (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost), Knotenbildung mit Linie 898 und 363	1	Die umfassende Konzept- und Fahrplananpassung weist aus Gesamtsicht deutlich mehr Nach- als Vorteile auf und wird daher abgelehnt. Das AÖV erachtet den Vorschlag der RVK1 nicht als Kompromissvorschlag. Der Antrag wird abgelehnt.
30.871	Ganztags lückenloser Stundentakt (im Abschnitt Jegenstorf-Messen verstärkt durch HVZ-Verdichtungskurse der Linie 883 -> in Lastrichtung präziser 30-min-Takt für Zuzwil / Iffwil / Etzelkofen	2	Umgesetzt
30.898	Büren a.A.-Zollikofen: Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung inkl. Linieneinkürzung im Abschnitt Zollikofen-Münchenbuchsee und HVZ-Verdichtung im Abschnitt Schnottwil-Büren (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost) Einkürzung der Linie mit neuem Linienendpunkt am Bahnhof Münchenbuchsee, deutliche Fahrzeitverkürzung in Fahrtrichtung Büren mittels Verzicht auf die Schlaufe nach Messen Zudem Aufhebung der vereinzelter Fahrschlaufen via Moosaffoltern	1	Umgesetzt
30.898	Neu asymmetrisches Taktkonzept wie auf der betrieblich verknüpften Linie Solothurn-Büren, optimierte Anschlüsse auf die Bahn in Büren mittels neuen asymmetrischen Taktkonzept auf der Bahnlinie (s. Linie 291)	1	Umgesetzt
30.898	Mo-Fr: Angebotsausbau in den HVZ zum Halbstundentakt im Abschnitt Schnottwil-Büren in Koordination mit analogem Angebotsausbau zwischen Büren und Solothurn (s. Linie 40.008)	1	Umgesetzt
30.898	Busbeschleunigungsmassnahmen am Knoten Schönbrunnen und bei der Ortseinfahrt Münchenbuchsee Sicherung des gefährlichen Fussgängerstreifens bei der Hst. Lätti Neue Haltestelle in Rapperswil auf Höhe der Gemeindeverwaltung Sicherstellung der Verknüpfung am Bahnhof Münchenbuchsee und einer gemeinsamen Haltestelle mit der L 36 auf der Bernstrasse	1	Nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes Das Anliegen wird unterstützt.
40.008	Büren a.A.-Solothurn: Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung inkl. Linieneinkürzung im Abschnitt Solothurn Amthausplatz-Bahnhof und HVZ-Verdichtung (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost) Einkürzung der Linie mit neuem Linienendpunkt am Bahnhof Solothurn	1	Umgesetzt
40.008	Büren a.A.-Solothurn: Neu asymmetrisches Taktkonzept wie auf der betrieblich verknüpften Linie Büren-Münchenbuchsee Beibehaltung der optimalen Anschlüsse auf die Bahn in Büren mittels neuem asymmetrischen Taktkonzept auf der Bahnlinie (s. Linie 291)	1	Umgesetzt

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Prio- rität prio- rité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
40.008	Büren a.A.-Solothurn: Mo-Fr: Angebotsausbau in den HVZ zum Halbstundentakt in Koordina- tion mit analogem Angebotsausbau zwischen Büren und Schnottwil (s. Linie 30.898)	1	Umgesetzt
40.008	Büren a.A.-Solothurn: Neue Haltestelle in Rüti auf der Höhe der Industriezone	1	Nicht Bestandteil des Angebotskon- zeptes. Der Antrag wird unterstützt.
40.033	Büren a.A.-Grenchen: Mo-So: Wiederherstellung des spät-abendlichen Kurspaars Grenchen- Büren	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
40.034	Grenchen-Lengnau-Orpund/Biel Bözingenfeld: Mo-Fr: HVZ-Versuchsbetrieb betr. Linienerlängerung über Lengnau hin- aus abwechslungsweise nach Orpund resp. nach Bözingenfeld (je 7 KP, AS 1)	1	Umgesetzt
40.034	Grenchen-Lengnau: Überführung des aktuellen Zusatzangebots (Mo-Fr 6 KP, Sa 4 KP) ins Grundangebot	2	Umgesetzt
neu	Lyss-Bellmund: Mo-Fr: HVZ-Versuchsbetrieb mit optimalen Bahnanschlüssen in Lyss (+ 7 KP, AS 1)	1	Umgesetzt
-	Neue Bürgerbuslinie Aarberg-Kallnach-Niederried: Mo-Fr: Drei Bürgerbus-Einsatzblöcke morgens / mittags / feierabends mit total 8 Kurspaaren Niederried-Kallnach Bahnhof und 6 Kurspaaren Niederried-Kallnach Dorf-Aarberg Bahnhof (stets auf Bahnanschlüsse ausgerichtet) Versuchsbetrieb AS 1	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
-	Neues Bürgerbus-Angebot Schüpfen: Bis Herbst 2016 noch vertieft abzuklären: Machbarkeit und Zweckmäs- sigkeit eines Bürgerbus-Angebots mit Anbindung an die S3-Kreuzung in Schüpfen zwecks ÖV-Grundversorgung in den abseits des Bahnhofs und Dorfes Schüpfen liegenden Siedlungen (AS 1)	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
-	Exploitation pilote St-Imier - Val de Ruz	2	La demande est refusée par manque de potentiel.

Anhang C: Bandbreite der Abweichungen bezüglich Auslastung 2018

Annexe C: Variations de fréquentation en 2018

▪ **Bahnlinien / Lignes ferroviaires**

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
210 (R)		B (N)	Neuchâtel–Biel/Bienne	30	50	44.9	▲	▼	Zielwert knapp nicht erreicht (Offerte 2020)
225 (RE)		B (N)	La Chaux-de-Fonds–Sonceboz–Biel/Bienne	15	25	58.1	■		Objectif largement dépassé
225/ 226 (R)		B (N)	La Chaux-de-Fonds–Biel/Bienne	20	35	47.6	■		Objectif atteint
225/ 226 R		B (N)	Sonceboz–Moutier	30	50	30.5	▲	▲	La valeur min. tout juste atteint
230 (RE)		B (N)	Biel/Bienne–Moutier–Delémont	15	25	84.1	■		Objectif largement dépassé
236 (R)		B (S)	La Chaux-de-Fonds–Le Noirmont–Saignelégier	15	25	28.8	■		Objectif atteint
237 (R)		B (S)	Le Noirmont–Tavannes	15	25	24.7	▲		Objectif presque atteint
255 (S20/ S21)		B (N)	Neuchâtel–Ins–Murten–Fribourg	30	50	57.9	■		Zielwert gut erreicht (Offerte 2020)
290		B (S)	Biel/Bienne–Täuffelen–Ins	25	40	39.6	▲		Zielwert knapp nicht erreicht
291 (R)		B (N)	Kerzers–Lyss	20	35	39.5	■		Zielwert gut erreicht (Offerte 2020)
291 (R)		B (N)	Lyss–Büren an der Aare	20	35	30.0	▲		Minimalwert gut erreicht
303 (S3/ S33)		B (N)	Biel/Bienne–Lyss–Bern	40	60	108.0	■		Zielwert weit übertroffen
305 (S5/ S52)		B (N)	Bern–Kerzers–Neuenburg	30	50	54.8	■		Zielwert erreicht
410 (R)		B (N)	Biel/Bienne–Solothurn–Olten	30	50	67.8	■		Zielwert gut erreicht
411 (R)		B (N)	Solothurn–Moutier	20	35	20.9	▲	▲	Minimalwert knapp erreicht

▪ **Seilbahnlinien / Funiculaires**

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
2016		SL	Ligerz–Tessenberg	6	10	12.7	■		Zielwert erreicht
2020		SL	St-Imier–Mont-Soleil	6	10	2.6	●		Valeur min. clairement pas atteinte
2022		SL	Biel/Bienne–Magglingen	10	16	7.1	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
2023		SL	Biel/Bienne–Evilard	10	16	4.9	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht

▪ **Buslinien Regionalverkehr / Lignes de bus régionales**

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
20.535	535	GB / MB	Avenches–Salavaux–Cudrefin–Ins	5	8	8.9	■		Zielwert knapp erreicht
21.132	132	MB / SB	La Neuveville–Le Landeron–Plateau de Diesse	6	10	> 10.0	■		Objectif atteint
22.070	70	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Les Prés-d'Orvin	4	6	15.9	■		Objectif largement dépassé
22.071	71	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Romont	4	6	7.8	■		Objectif atteint
22.072	72	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	12	20	27.4	■		Zielwert weit übertroffen
22.073	73	MB / SB	Pieterlen–Bözingen/Boujean–Reuchenette–Péry	4	6	11.3	■		Zielwert weit übertroffen

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
22.074	74	GB / MB	Biel/Bienne–Studen–Worben, Bad–Lyss, Bahnhof	12	20	18.7	▲		Zielwert knapp nicht erreicht
22.075	75	MB / SB	Biel/Bienne–Brügg–Schwaderneau–Scheuren–Orpund	4	6	17.0	■		Zielwert weit übertroffen
22.086	86	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Aarberg	9	15	19.1	■		Zielwert gut erreicht
22.087	87	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne	5	8	13.0	■		Zielwert weit übertroffen
22.131	131	MB / SB	Tramelan–St-Imier	4	6	11.1	■		Objectif atteint
22.132	132	MB / SB	Tramelan–Saignelégier–Goumois	4	6	9.2	■		Objectif clairement atteint
22.133	133	MB / SB	Saignelégier–Tramelan–Glovelier–Bassecourt	4	6	8.0	■		Objectif largement dépassé
22.141	141	MB / SB	Tavannes–Reconvilier–Bellelay–Lajoux JU–Les Genevez	4	6	5.7	▲		Objectif tout juste pas atteint
22.211	211	MB / SB	Delémont–Courrendlin–Moutier	6	10	13.2	■		Objectif atteint
22.231	231	MB / SB	Moutier–Souboz–Bellelay	4	6	7.7	■	▲	Objectif largement dépassé
22.232	232	MB / SB	Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)	4	6	3.2	●	▼▼	Valeur min. pas atteinte
30.100	100	GB / MB	Bern–Wohlen–Detligen–Aarberg	12	20	25.6	■		Zielwert weit übertroffen
30.105	105	GB / MB	Bern–Meikirch–Seedorf–Lyss	9	15	17.2	■		Zielwert gut erreicht
30.361	361	GB / MB	Aarberg–Aarberg, Spital–Lyss	9	15	16.5	■		Zielwert knapp erreicht
30.362	362	MB / SB	Lyss–Schnottwil	4	6	6.7	■		Zielwert knapp erreicht
30.363	363	MB / SB	Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden	6	10	6.7	▲		Minimalwert knapp erreicht
30.365	365	GB / MB	Aarberg–Seedorf	9	15	5.9	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
30.369	369	KB	Lyss–Jens–Bellmund	2	3				Versuchsbetrieb

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
30.521	521	MB / SB	Ins-Tschugg-Erlach	8	13	10.6	▲		Minimalwert gut erreicht
	522	MB / SB	Ins-Vinelz-Erlach						
	524	MB / SB	Ins-Tschugg-Vinelz-Erlach						
30.525	525	MB / SB	Erlach-Vinelz-Lüscherz	4	6	4.7	▲		Minimalwert knapp erreicht
30.526	526	MB / SB	Erlach-Gals-Le Landeron	4	6	5.0	▲		Minimalwert gut erreicht
30.527	527	MB / SB	Ins-Gampelen-Gals-Erlach-(Le Landeron)	4	6	7.9	■		Zielwert gut erreicht
30.898	898	MB / SB	Münchenbuchsee-Wengi b.B.-Büren a.A.	6	10	12.0	■		Zielwert gut erreicht (Offerte 2020)
40.008	8	MB / SB	Büren an der Aare-Solothurn	6	10	18.0	■		Zielwert weit übertroffen
40.033	33	MB / SB	Grenchen-Arch-Büren	4	6	14.0	■		Zielwert weit übertroffen
40.034	34	MB / SB	Grenchen-Lengnau-Pieterlen-Biel/Bienne Grenchen-Lengnau-Meinisberg-Orpund	8	13	7.3	●		Minimalwert knapp nicht erreicht

▪ **Buslinien Ortsverkehr / Lignes de bus locales**

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
22.001	1	TB	Biel/Bienne Vorhölzli/Bois-Div-Bahnhof/Gare-Stadien/Stades	15	25	29.3	■		Zielwert gut erreicht
22.002	2	GB / MB	Biel/Bienne Mösliacker-Bahnhof-Orpundplatz	15	25	19.5	▲		Minimalwert gut erreicht
22.004	4	TB	Nidau Bahnhof-Biel/Bienne Bahnhof/Gare-Omega-Löhre/Mauchamp	15	25	27.6	■		Zielwert gut erreicht
22.005	5	MB / SB	Biel/Bienne Bahnhof-Spitalzentrum	10	16	13.4	▲		Minimalwert gut erreicht
22.006	6	MB / SB	Nidau Bahnhof/Port Bellevue-Biel/Bienne Bahnhof-Spitalzentrum	10	16	15.9	▲	▼	Zielwert knapp nicht erreicht
22.007	7	GB / MB	Brügg-Biel/Bienne-Nidau-Biel/Bienne	15	25	20.4	▲		Minimalwert gut erreicht
22.008	8	MB / SB	Klinik Linde-Bahnhof-Biel/Bienne Fuchsenried	10	16	12.2	▲	▼	Minimalwert gut erreicht
22.009	9	GB / MB	Schiffländte-Bahnhof-Biel/Bienne Schulen Linde	15	25	10.8	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
22.011	11	MB / SB	Biel/Bienne Bahnhof/gare-Magglingenbahn-Rebenweg/Vignes	10	16	6.8	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
22.012	12	MB / SB	Brügg-Biel/Bienne	4	6				Neue Linie
22.101	101	MB / SB	Moutier, gare-Hôpital / Patinoire	6	10	4.5	●	▼	La valeur minimale pas atteinte
22.101	103	MB / SB	Moutier, gare-Chantemerle / Aux Laives	6	10	5.3	●	▼	La valeur minimale pas atteinte
30.364	364	MB / SB	Ortsbus Lyss Schlaufe Lyssbachpark	8	13	3.5	●		Wird per Ende 2019 aufgehoben
30.367	367	MB / SB	Ortsbus Lyss Schlaufe Dreihubel	8	13	4.7	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
30.368	368	MB / SB	Ortsbus Lyss Schlaufe Kornweg	8	13	4.0	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht