

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

Rapport final



Phase d'information-participation

Impressum

Mandant

Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois

Secrétariat Seeland: Thomas Berz
Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14
031 388 60 65 / thomas.berz@rvk-crt.ch

Secrétariat Jura bernois : Arnaud Brahier
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
Christine Jakob, représentante de seeland.biel/bienne
Jürg Räber, représentant de seeland.biel/bienne
Konrad Schleiss, représentant du groupe d'aménagement régional Granges-Büren
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 Rüeeggsegger)

Sommaire

1	Situation initiale et objectifs	1
2	Procédure et contenu	2
3	Contrôle d'efficacité 2018–2021	3
3.1	Bilan des objectifs réalisés et non réalisés.....	3
3.2	Demande et taux de couverture des coûts des diverses lignes TP	4
3.2.1	Comparaison de l'atteinte des objectifs 2014–2018 et variations.....	5
3.2.2	Appréciation de l'évolution du taux d'utilisation 2014–2018	10
4	Perspectives d'offre à moyen et long terme	12
5	Schéma d'offre régional 2022–2025 – requêtes	13
5.1	Requêtes résultant des mandats d'évaluation	13
5.1.1	Requêtes relatives aux lignes ferroviaires.....	14
5.1.2	Requêtes relatives aux funiculaires	15
5.1.3	Requêtes relatives aux lignes de bus régionales.....	16
5.1.4	Requêtes relatives aux lignes de bus locales	19
5.2	Requêtes issues des études de planification TP	20
5.3	Requêtes issues de la procédure de participation.....	21
5.4	Requêtes issues de régions de planification voisines touchant la CRT 1	21
6	Perspectives du Schéma d'offre régional 2026–2029	23

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

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 coûts-bénéfices et une compatibilité ascendante avec les offres envisagées à moyen et à long terme.

Les requêtes en termes de développement et de modification du niveau d'offre (NO) doivent être applicables 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 présentes 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 concrets quant aux requêtes individuelles et questions plus ou moins isolées 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. 1) ;
- Résultats du sondage réalisé au printemps 2019 auprès des communes quant à des optimisations de l'offre et aux souhaits en matière d'offre ;
- Retours d'information permanents quant à des requêtes en matière d'offre et des propositions d'améliorations de la part de communes, d'associations et d'entreprises de transport ;
- 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.

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 déposées en priorité à l'attention du Schéma d'offre régional TP 2022–2025.

Les résultats détaillés des évaluations peuvent être consultés dans le rapport supplémentaire des mandats d'évaluation. Le chapitre 5 du présent rapport ne contient que les requêtes décidées 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 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:

Groupe	Atteinte de la requête (nombre de requêtes)
A La requête est réalisée ou sa réalisation est prévue (validé par le schéma d'offre 2018–2021)	53
B La requête est partiellement réalisée ou sa réalisation partielle est prévue (validé partiellement par le schéma d'offre 2018–2021)	9
C La requête n'est pas réalisée ni prévue (refusé par le schéma d'offre 2018–2021)	39
D La requête ne concerne pas le schéma d'offre régional (p. ex. demandes concernant les infrastructures)	13
F Requête pendante, requête concernant des planifications de rang supérieur, externes ou séparées (p. ex. demande ne pouvant être traitée car elle empiète sur la souveraineté des cantons voisins en matière de planification)	2

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

3.2 Demande et taux de couverture des coûts des diverses lignes TP

- Consignes selon Ordonnance cantonale OOT (état: 01.01.2015)
- Niveaux d'offre

Niveau d'offre	Nombre minimal Paires de courses par jour ouvré	Nombre maximal Paires de courses par jour ouvré	Cadence des courses
1	4	15	Moins dense que cadence horaire ou forme d'exploitation alternative
2	16	25	Cadence plus ou moins horaire
3	26	39	Cadence plus ou moins semi-horaire
4	40	ouvert	Plus dense que cadence semi-horaire

- Taux d'utilisation
(taux d'utilisation moyen en personnes par course sur le tronçon le plus chargé d'une ligne)

NO: niveau d'offre OB: objectif EM: exigence minimale

NO	Minibus		Midibus et bus standard		Bus articulé et mégabus		Train à voie étroite et tram		Train à voie normale	
	OB	EM	OB	EM	OB	EM	OB	EM	OB	EM
1	3	2	6	4	8	5	20	12	25	15
2	5	3	10	6	15	9	25	15	35	20
3	6	4	13	8	20	12	30	20	50	30
4	8	5	16	10	25	15	40	25	60	40

- Taux de couverture des coûts
(pourcentage des recettes par rapport aux dépenses pour une ligne)

NO	Minibus		Tous les autres moyens de transport	
	OB	EM	OB	EM
1	25 %	15 %	35 %	20 %
2	30 %	15 %	40 %	20 %
3	35 %	20 %	45 %	25 %
4	40 %	25 %	50 %	30 %

- Légendes et abréviations pour l'évaluation de l'atteinte des objectifs (cf. tableaux p. suivante)

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

B (N)	Train à voie normale	SEC	Section
B (S)	Train à voie étroite	UTIL	Taux d'utilisation / Course
GB / MB	Bus articulé / mégabus	TCC	Taux de couverture des coûts
MB / BS	Midibus / bus standard		
KB	Minibus		

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

Remarques / explications

Les «voyants» dans les colonnes « contrôle d'efficacité 2018 » et « 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 en conséquence du niveau d'offre (classement au niveau supérieur ou déclassement) sont mises en évidence par un fond vert clair.

▪ Lignes ferroviaires

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
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	▲	▲		
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	■	■		

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
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	■	▲		↓

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
22.072	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	■	■		↑
22.101	101	MB / SB	Moutier, gare–Hôpital / Patinoire	10.0	25.0	1	2	●	●	↓	Comparaison non possible
22.101	103	MB / SB	Moutier, gare–Chantemerle / Aux Laives	18.0	16.0	2	2	●	●	↓	
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	■	■		
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	▲	▲		

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
30.365	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	●	▲		Compara- raison 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	▲	■		
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	▲	▲		▼

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
22.006	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							
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 concernant les lignes du trafic local à Bienne :

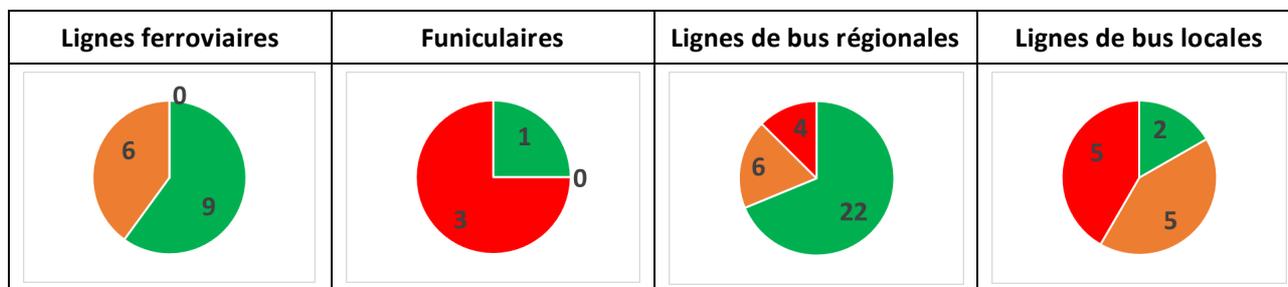
Diverses modifications ont eu lieu sur le réseau et les lignes du trafic local à Bienne entre 2014 et 2018 en raison de la mise en œuvre de la 1^{re} étape du Concept de bus 2020 selon l'arrêté cantonal sur l'offre de transports publics 2017–2021, raison pour laquelle les contrôles d'efficacité pour période considérée 2014–2018 sont en partie imprécis sur ces lignes.

L'annexe C présente les variations de fréquentation par rapport aux consignes légales (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 ne figure 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 32 lignes (sans l'exploitation pilote sur la ligne 30.369 Lyss–Jens–Belmont), 22 lignes (env. 70 %) atteignent leur objectif. Quatre lignes (env. 12 %) 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. Cinq lignes sur douze (sans l'exploitation pilote sur la ligne 22.012 Brügg–Biel/Bienne) n'atteignent pas les exigences minimales. Les trois lignes locales à Lyss font partie de ces cinq lignes.

▪ Améliorations

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

- Les lignes ferroviaires présentent une évolution très positive. En particulier, il convient de mentionner que les deux lignes 225/226 Sonceboz–Moutier et 411 Soleure–Moutier atteignent désormais (mais de justesse) les valeurs minimales et que la ligne 291 Chiètres–Lyss atteint l'objectif.
- Concernant les funiculaires, aucune évolution 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 variations positives.

▪ Détériorations

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

- La ligne ferroviaire 210 Neuchâtel–Bienne n’atteindra juste plus l’objectif selon l’offre 2020.
- Concernant les funiculaires, le contrôle d’efficacité n’a révélé aucune variation négative. La ligne 2016 Gléresse–Montagne de Diesse a comme toujours largement atteint l’objectif en 2018.
- En revanche, on constate malheureusement une détérioration partielle pour les lignes de bus régionales :
 - La ligne 21.132 La Neuveville–Le Landeron–Plateau de Diesse est dans une situation peu critique. Malgré l’extension de l’offre et le passage de facto du niveau d’offre 1 au niveau 2, la valeur minimale de 6 personnes par course est largement dépassée avec 8,2 personnes. Il est réaliste de penser que l’objectif de 10 personnes par courses soit à nouveau atteint ces prochaines années.
 - Concernant la ligne 22.101 (ligne 101 Moutier, gare–Hôpital/Patinoire et 103 Moutier, gare–Chantemerle/ Aux Laives), l’extension de l’offre et le passage de facto à un niveau supérieur a conduit à ce que les exigences minimales ne soient plus atteintes. Il est impératif de procéder à un examen général de l’offre à Moutier.
 - 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 attendue 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, soit 4 personnes par course, ne sont plus atteintes. Ici aussi, comme pour la ligne 22.101, un examen général de l’offre et/ou de l’extension réalisée s’impose.
 - La demande s’est manifestement effondrée sur la ligne 30.365 Aarberg–Seedorf, dont l’offre n’a pourtant pas varié. Alors qu’en 2014, au moins 9 personnes par course utilisaient cette ligne (exigence minimale du niveau d’offre 2 pour l’engagement d’un bus articulé), on a enregistré moins de 6 personnes par course en 2018. Cette détérioration de la demande doit faire l’objet d’un examen général.
- Concernant les lignes de bus locales, deux autres lignes n’atteignent plus l’objectif visé en termes de taux d’utilisation :
 - La situation de 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 facto avec 15,9 personnes par course.
 - La ligne 22.008 Clinique des Tilleuls–Gare–Biel/Bienne Fuchsenried présente par contre 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 toutefois encore toujours bien atteintes.

4 Perspectives d'offre à moyen et long terme

- Évolution et tendances

Actuellement, rien ne signale une baisse de la mobilité. Au contraire, au vu des comportements en matière de mobilité et/ou de demande de transports, on doit davantage partir du principe que la tendance d'une mobilité accrue (p. ex. diversification des 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 changements notables. 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 en transports. 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 seront terminées.

On peut toutefois déjà mentionner ici que le «tram régional», en tant qu'élément de transport central, ne sera plus présent dans la prochaine 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 à moyen et long terme. Cette conception prend en compte les communes de l'agglomération mais sera réalisée sans tenir compte du tram régional.

Dans le cadre de cette étude, un échelonnement des mesures en fonction des durées des arrêtés cantonaux sur l'offre de transports publics (2026–2029, etc.) sera aussi établi. On peut par ailleurs partir du principe qu'en coordination avec les réflexions de l'étude de planification en cours «Concept de bus Bienne 2020+ / 30», de premières propositions de mesures 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 supplémentaire 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 sont classées dans un des trois niveaux de priorité suivants :

- 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'améliorer les capacités des TP sur les tronçons où il est absolument nécessaire d'agir à ce niveau en raison de la demande déjà existante ou à venir
 - Mesures engendrant un impact positif au niveau régional et pas seulement local
 - Mesures résultant de planification déjà réalisées et devant donc être mises en œuvre avec l'arrêté cantonal sur l'offre de transports publics 2022–2025

Sont également classées 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 un effet important et judicieux sur l'offre en TP 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, incitant ainsi les personnes à passer des TIM aux TP.

- Requêtes de priorité 3 :

Sont classées au niveau de priorité 3 des mesures semblables à celles classées au niveau de priorité 2. Ici cependant, les offres se limitent plutôt aux besoins locaux avec des potentiels de demande relativement modérés. Sont également classées à ce niveau de priorité 3 des mesures dont la mise en œuvre influencerait fortement négativement le contrôle d'efficacité selon 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 Requêtes 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 lacune de cadence le matin et l'après-midi avec 2 courses en boucle supplémentaires	2	1	2
		D) Lundi–jeudi: Exploitation courses Biel/Bienne dès 23.20 aussi lundi–jeudi	3	1	1

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
22.087 (PAG 87)	Biel/Bienne– Belmont– Merzligen– Jens– Biel/Bienne	E) Samedi: Comblement de lacune de cadence 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	Requête pendante Décision seulement au printemps 2020 après connaissance de l'évolution de la demande en 2019		2	Ouvert
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–	A) Prolongement de ligne Messen–Waltwil avec cadence horaire vers Wengi et optimisation de la correspondance avec Jegenstorf	1	2	2

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
	Waltwil/Balm b. Messen	B) 2 prolongations de courses Messen–Waltwil–Messen à env. 11.00 et 15.00 Uniquement rétablissement si requête A n'est pas mise en œuvre			
30.898 (RBS 898)	Münchenbuchsee–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, il existe deux planifications concrètes en termes de transports publics qui englobent des offres TP dans le périmètre de la CRT 1:

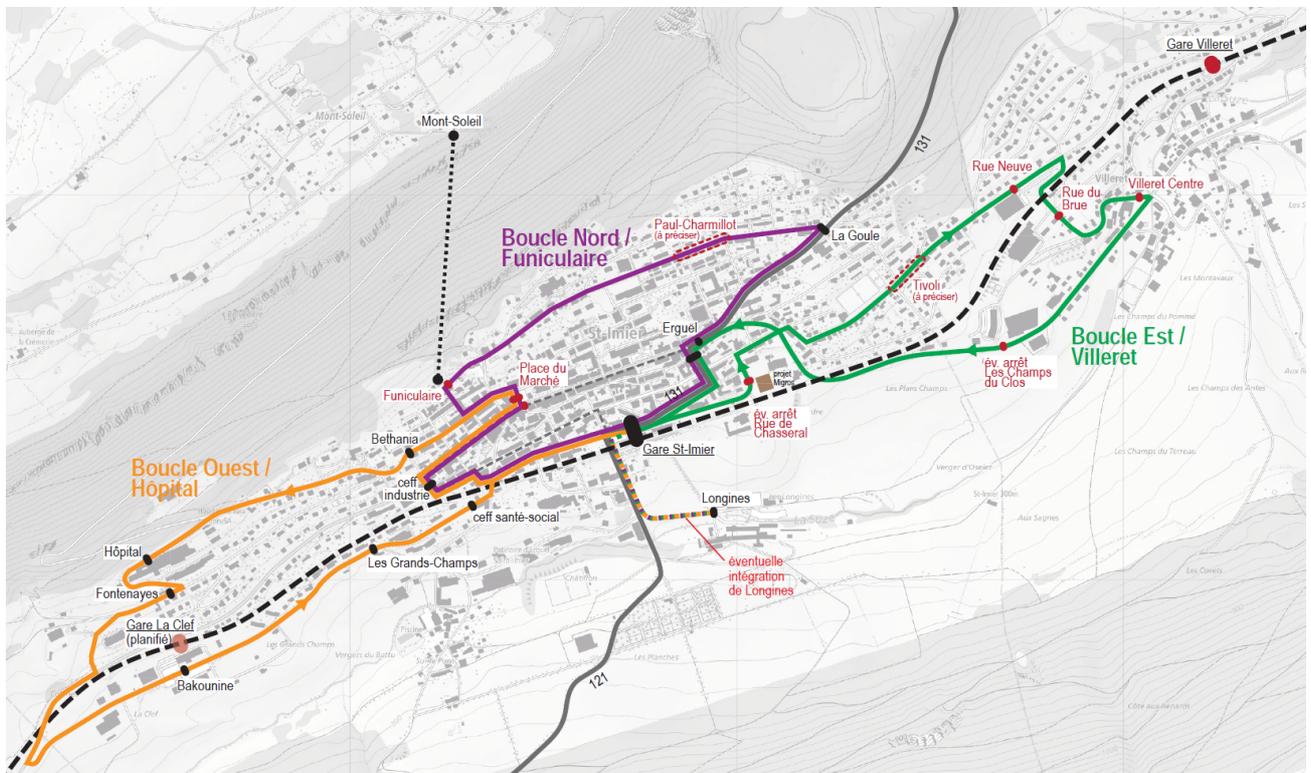
- Saint-Imier et Villeret, Concept de desserte locale, décembre 2019
- Etude lignes 226/411 – Etape 1 : amélioration à court terme de l'offre sur la ligne 226, octobre 2019

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 aura lieu encore en décembre 2019.

Parallèlement à cela, les communes de Saint-Imier et Villeret ont lancé un mandat d'étude 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 solution privilégiée par le projet actuel propose 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 principalement axée sur le trafic pendulaire et professionnel. Pour que ces projets aboutissent, il est important que l'offre de bus commandée séparément par quelques entreprises industrielles pour leurs employés puisse être intégrée dans la nouvelle offre étendue de ligne locale publique de bus.



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 qu'elles commandent actuellement à titre privé pour leurs employés dans l'offre de transports publics élargie. En plus, il est nécessaire que les entreprises soient également disposées à réinvestir les coûts actuels qu'elles paient pour les offres privées dans le cofinancement partiel des nouvelles offres de transports publics.

5.3 Requêtes issues de la procédure de participation

Ce chapitre sera complété à l'issue de la procédure de participation.

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 transport Berne-Mitteland (RKBM) contient les requêtes suivantes validées par la CRT 1:

Ligne	Tronçon	Requêtes	Priorité	Niveau d'offre	
				RÉEL	PRÉVU
303 (BLS S3/S31)	Bienne– Münchenbuch- see–Berne	Extension des heures d'exploitation S31 au samedi	2	4	4
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

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

Le besoin d'agir pour optimiser de l'offre et élaborer des solutions et/ou études en matière de transports est une tâche permanente de la CRT 1. Ainsi, pendant la durée de l'arrêté cantonal sur l'offre 2022–2025 et afin d'anticiper le développement futur des transports publics dans l'espace Bienne–Seeland–Jura bernois pour les années 2026–2029, les travaux de la CRT ne vont pas cesser. Durant cette période 2026–2029, des mesures de des CRTU seront aussi mises 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» vont être intégrées dans le Schéma d'offre régional TP 2026–2029 (cf. explications au chap. 4).

Selon le programme de travail actuel, les autres études suivantes sont prévues et/ou envisagées et pourront être intégrées dans le Schéma d'offre régional 2026–2029:⁴

- 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)⁵
- 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 Gléresse⁶
- Étude du corridor Chiètres–Anet/Cerlier–Neuchâtel⁷
- Deuxième étape de l'étude de la ligne ferroviaire 226⁸
- Examen du schéma d'offre TP Frienisberg (auteur et responsabilité RKBM)⁹

⁴ Le périmètre, le volume, les contenus concrets et les résultats attendus doivent être encore fixés en détail

⁵ Recommandation en raison des analyses disponibles relatives au Schéma d'offre régional 2022–2025

⁶ Concept TP lac de Bienne nord après l'ouverture du tunnel de contournement CFF

⁷ 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

⁸ Nouvelles marges de manœuvre pour l'aménagement de l'offre à moyen et long terme suite aux mesures d'infrastructure

⁹ Diverses modifications en discussion; cas échéant, planification globale compte tenu des résultats de la stratégie de réseau TP ans l'agglomération bernoise