



Rapport

Date de la séance du CE : 19 novembre 2025
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2025.BVD.960
Classification : Non classifié

Arrêté sur l'offre de transports publics pour la période d'horaire 2027 à 2030

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases légales	2
2.1	Confédération.....	2
2.2	Canton.....	3
2.3	Autres prescriptions et conditions générales prévues par le droit fédéral	3
3.	Contexte	3
3.1	Élaboration de l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030	3
3.2	Principes cantonaux régissant l'offre de transports publics	4
3.3	Interventions parlementaires	5
4.	Détermination de l'offre pour les années d'horaire 2027-2030	6
4.1	Offre de courses / Niveaux d'offre	6
4.2	Détermination de l'offre de prestations	7
4.3	Définition des modes de transport	7
5.	Exploitations pilotes	8
6.	Tarifs, transport de marchandises et motorisations alternatives	9
6.1	Tarification.....	9
6.2	Mesures tarifaires à Lauterbrunnen	9
6.3	Transport de marchandises	9
6.4	Passage à la motorisation alternative dans les transports par bus	10
6.5	Autres prestations commandées par le canton dans le secteur des transports	10
7.	Répercussions financières	10
7.1	Responsabilités en matière de financement	11
7.2	Conditions régissant l'octroi d'indemnités.....	11
7.3	Évolution des volumes de prestations et du taux de couverture des coûts dans le transport de personnes	11
7.4	Le tableau ci-dessous présente les subventions actualisées pour les années 2018 à 2026.	12
7.5	Répartition des coûts entre canton et communes	14
7.6	Cadre économique et politique	14
7.7	Autorisation des dépenses pour les indemnités	15
8.	Dispositions finales	15
8.1	Exécution de l'arrêté sur l'offre 2022-2026	15
8.2	Application du présent arrêté	15
8.3	Modifications de l'arrêté sur l'offre	16
9.	Répercussions.....	16
9.1	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	16
9.2	Répercussions sur les communes	16
10.	Proposition	17

1. Synthèse

Conformément à l'article 14 de la loi cantonale sur les transports publics (LCTP), tous les quatre ans, le Conseil-exécutif présente au Grand Conseil un rapport sur l'évolution de l'offre de transports publics à moyen terme et le Grand Conseil décide, sur la base de ce rapport, de l'offre de transports publics pour les quatre années d'horaire suivantes.

Le présent arrêté sur l'offre concerne les années 2027 à 2030. Globalement, l'offre devrait rester inchangée. Les modifications par rapport à l'offre précédente sont indiquées au chiffre 4 de l'arrêté du Grand Conseil. La nouvelle offre est présentée dans les documents annexes « Plans du réseau des lignes du transport régional », « Lignes du transport local » et « Lignes de nuit ».

La procédure de commande consécutive en vue de la mise en œuvre de l'offre est définie par la Confédération. Conformément au calendrier de cette dernière, l'offre d'horaire pour les années 2027 et 2028 sera fixée définitivement à la mi-août 2026 et celle des années 2029 et 2030 devrait l'être à la mi-août 2028.

Le projet de crédit-cadre d'investissement 2027-2030 sera soumis au Grand Conseil en même temps que l'arrêté sur l'offre 2027-2030. Le crédit-cadre repose sur l'arrêté sur l'offre et sur la planification de l'évolution de l'offre à long terme.

Le Conseil-exécutif est chargé de présenter au Grand Conseil une adaptation de l'arrêté sur l'offre si, par exemple, il n'était pas possible de garantir la mise en œuvre de l'offre telle qu'elle a été fixée en raison de mesures d'économie décidées par la Confédération.

Sur la base de l'arrêté sur l'offre et compte tenu des conditions financières, la Direction des travaux publics et des transports calculera le besoin d'indemnisation annuel dans le cadre des négociations menées avec les entreprises de transport au sujet des conventions de prestations.

Les crédits alloués à l'exécution de l'arrêté sur l'offre 2027-2030 et les indemnités à verser sont approuvés par le Conseil-exécutif. Ce dernier dispose ici d'une marge de manœuvre limitée puisque l'offre à financer a déjà été définie dans le cadre du présent arrêté.

2. Bases légales

2.1 Confédération

- Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), articles 49 à 61a
- Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1)
- Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand ; RS 151.3)
- Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF ; RS 742.122)
- Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires (OH ; RS 745.13)
- Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11)
- Ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16)
- Ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHAnd ; RS 151.34)

2.2 Canton

- Constitution du canton de Berne du 6 juin 1993 (ConstC ; RSB 101.1), article 34, alinéa 2
- Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP ; RSB 762.4)
- Loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.11), article 29
- Ordonnance du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics (OOT ; RSB 762.412)
- Ordonnance du 23 août 1995 sur la participation des communes aux coûts des transports publics (OPCTP ; RSB 762.415)
- Ordonnance du 17 septembre 1997 sur le transport de personnes (OTPer ; RSB 764.2)

2.3 Autres prescriptions et conditions générales prévues par le droit fédéral

La Confédération a édicté plusieurs ordonnances pour mettre en œuvre et exécuter la loi sur les chemins de fer (LCdF) et la loi sur le transport de voyageurs (LTV). Les plus importantes pour l'élaboration de l'offre et pour les questions financières sont l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) et l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV). Elles contiennent des dispositions à respecter dans l'arrêté sur l'offre, en particulier les suivantes :

- Les lignes sont cofinancées par la Confédération à condition qu'elles aient une fonction de desserte pour les localités qui comptent au moins 100 habitants toute l'année.
- L'offre minimale est de quatre allers-retours par jour, à condition que la demande atteigne au moins 32 personnes par jour. Si plus de 500 personnes empruntent les tronçons les plus fréquentés d'une ligne, il faut proposer une cadence horaire continue avec 18 allers-retours.
- Une fréquence plus élevée que la cadence horaire peut être proposée pour faire face à des problèmes de capacité ou pour répondre aux exigences liées à l'aménagement du territoire ou à la protection de l'environnement.
- Les offres ne sont cofinancées par la Confédération que si elles présentent une rentabilité minimale.
- La Confédération et les cantons veillent à ce que les services de transport équivalents qu'ils ont commandés soient proposés à des tarifs comparables dans l'ensemble du pays.

L'offre de transports publics est donc soumise à des exigences minimales et précises imposées par la législation fédérale, dont l'arrêté sur l'offre du Grand Conseil doit tenir compte.

Les lignes passant par des localités ou secteurs de localités déjà desservis ne sont en général pas cofinancées par la Confédération. Ces lignes pour la desserte fine des villes et des localités (trafic local) sont financées par le canton conformément à la loi cantonale sur les transports publics.

3. Contexte

3.1 Élaboration de l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030

Dans une évaluation systématique de l'efficacité de la gestion, la demande et le taux de couverture des coûts des lignes et des offres existantes sont évalués selon les valeurs fixées dans les articles 10 et 11 de l'ordonnance sur l'offre de transports publics. Cette évaluation est utilisée comme base de l'arrêté sur l'offre et elle est jointe au rapport sur l'arrêté.

Concernant le présent arrêté sur l'offre 2027-2030, il repose essentiellement sur le rapport sur les transports publics 2027-2030. Celui-ci fournit des informations sur l'évolution des transports publics ces dernières années et sur l'évolution visée à moyen et long termes dans le canton de Berne. Il renseigne également sur la mise en œuvre de l'arrêté sur l'offre 2022-2025 et présente les contenus de l'arrêté sur l'offre 2027-2030, sur lesquels se prononcera le Grand Conseil. Le rapport présente en outre le contexte, les conditions-cadres et les objectifs relatifs à l'évolution des transports publics.

La loi cantonale sur les transports publics (LCTP) prévoit que le Grand Conseil fixe périodiquement l'offre de transports publics à moyen terme. Le parlement peut ainsi décider de l'aménagement de l'offre de transports publics non touristiques après avoir pris connaissance des différents souhaits d'offre et de leurs répercussions financières. Les deux principaux outils de pilotage du Grand Conseil sont l'arrêté sur l'offre et le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics, qui est soumis en même temps que l'arrêté sur l'offre.

En juin 2022, les conférences régionales des transports (CRT) ont été invitées à remettre au canton des schémas régionaux à partir de l'offre existante et compte tenu des études menées durant les années précédentes. Le schéma d'offre cantonal présenté dans le rapport sur les transports publics se base sur ces schémas d'offre régionaux.

Les propositions formulées dans les schémas d'offre régionaux ont été examinées sur le plan de la demande potentielle, du degré de couverture des coûts des lignes concernées et de la possibilité de financement (plan financier cantonal). En fonction des résultats, elles ont ensuite été soit approuvées, soit rejetées. Le schéma d'offre cantonal a été mis en consultation début mai 2025, puis remanié en partie en fonction des réponses reçues.

Les modifications de l'offre demandées par les régions, tout comme les aménagements prévus de lignes existantes et les nouvelles lignes, sont présentées dans le chapitre 6 du rapport sur les transports publics.

3.2 Principes cantonaux régissant l'offre de transports publics

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

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

- La loi doit garantir une offre de prestations de transports publics suffisante du point de vue de l'économie publique et de la politique sociale, et ce avec une utilisation la plus économique possible des moyens.
- L'impact sur l'environnement et la consommation énergétique de l'ensemble des transports doivent être réduits et une urbanisation ordonnée doit être encouragée.
- À cet effet, le canton doit encourager le transfert du trafic privé des personnes et des biens vers les moyens de transports publics
 - améliorer la coordination entre le transport public et le trafic individuel et
 - entretenir une coopération active avec les cantons voisins.

L'élaboration de l'offre de transports publics est régie par les principes suivants :

- Il faut assurer, pour l'ensemble du canton, une offre de base attractive en matière de transports publics, qui soit adaptée à la demande et aux potentiels existants.
- Les transports publics sont le mode de transport de base à l'intérieur des agglomérations et entre elles.
- Les transports en commun et le trafic individuel motorisé assurent conjointement la couverture des besoins dans les centres régionaux et leur bassin de population ainsi que dans les zones à densité de population moyenne. Le but est d'assurer la meilleure complémentarité possible entre ces deux solutions de transport.
- Dans les zones à faible densité de population, les transports publics garantissent une mobilité minimale.
- Il faut faire coïncider l'offre et la demande. Les paramètres déterminants à cet effet sont arrêtés dans l'ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT).
- Lors de l'élaboration de l'horaire, il faut viser un système cadencé, de bonnes correspondances et l'utilisation efficace des moyens d'exploitation.

- Les transports publics doivent être conçus de manière à convenir aux personnes handicapées.
- L'offre en transports publics doit être développée dans une perspective d'avenir.
- Pour les trajets de 15 minutes au plus, voyager debout en 2^e classe est considéré comme étant tolérable.

D'autres objectifs ainsi que des objectifs plus détaillés de la politique cantonale des transports sont définis dans la Stratégie de mobilité globale du canton de Berne 2022 et dans le plan directeur du canton de Berne. Ces bases, ainsi que d'autres, sont présentées dans le chapitre 4 du rapport sur les transports publics.

3.3 Interventions parlementaires

Depuis le dernier arrêté sur l'offre, plusieurs interventions parlementaires en lien avec celui-ci ont été transmises. Elles sont traitées séparément dans le rapport sur les transports publics.

Numéro	Titre	Chapitre du rapport sur les transports publics	Remarques
M 033-2024 Ritter (Berthoud, PVL)	Renforcer l'offre ferroviaire dans l'Emmental	5.2 Trafic longue distance et 5.3 RER Berne et trafic régional	Les aménagements ne seront réalisables qu'une fois la gare de Berne achevée.
P 031-2024 von Wattenwyl (Tramelan, Les Verts)	Augmentation des prix des billets dans les transports publics, quelle évolution ?	3.9 Évolution de la communauté tarifaire Libero	
M 242-2023 Freudiger (Langenthal, UDC)	Extension de la ligne CFF entre Wanzwil et Soleure : il faut prendre en compte les intérêts de la région concernée !	6.2.2 Lignes de bus	
P 183-2023 Stampfli (PS-JS) Wabern)	Introduction de lignes de RER nocturnes	6.7 Évolution de l'offre nocturne	Pour des raisons financières et au regard des travaux actuels, n'a pas été reprise dans l'arrêté sur l'offre 27-30.
M 113-2023 Hess (Nidau, PLR)	Horaire 2025 des CFF : halte à l'érosion continue de l'attrait de la ligne du Pied du Jura – oui au maintien de la liaison directe Bienne–Genève–Aéroport	3.4.2 CRT Bienne-Seeland-Jura bernois et 5.2 Trafic longue distance	Cadence semi-horaire prévue dans la direction de Lausanne, Bienne-Genève (cadence semi-horaire + en partie liaison directe) à l'horizon 2035
M 053-2023 Grupp (Biel/Bienne, Les Verts)	Les trains biennois méritent mieux qu'une voie de garage	3.8 Évolution de l'infrastructure de transports publics	Le thème est régulièrement abordé au sein des CFF.
M 044-2022 Feuz (Berne, UDC)	Extension de la ligne de RER direction Hôpital de l'Île-Köniz Ouest-Schwarzenburg	5.3. RER Berne et trafic régional 5.4 Évolution de l'infrastructure ferroviaire	L'examen de l'opportunité a montré qu'il ne s'agit pas de la meilleure variante pour la desserte du corridor.
M 151-2021 von Arx (Schliern b. Köniz, PVL)	Se servir du télétravail pour désengorger les transports aux heures de pointe	Plusieurs fois mentionné dans le texte	
M 133-2021 Stampfli (Berne, PS)	Transports publics dans le canton de Berne : passer à la vitesse supérieure ?	4.2 Principes et définition de l'offre de transports publics	
M 113-2021 Schilt (Utzigen, UDC)	Amélioration de la desserte en transports dans les agglomérations et les zones rurales	4.2 Principes et définition de l'offre de transports publics	
M 051-2021 Ritter (Berthoud, BPL)	Accélérer la décarbonation des bus de transports publics	6.11 Passage à la motorisation alternative dans les transports par bus	À compter de 2030 : mettre en service uniquement des bus électriques. Incombe aux entreprises de transport
M 049-2021 de Meuron (Thoune, Les verts)	Stratégie Bus électriques	6.11 Passage à la motorisation alternative dans les transports par bus	À compter de 2030, seuls des bus électriques seront mis en service. De manière générale : incombe aux entreprises de transport

Tableau 1 : Interventions concernant les transports publics

4. Détermination de l'offre pour les années d'horaire 2027-2030

4.1 Offre de courses / Niveaux d'offre

Dans son arrêté sur l'offre, le Grand Conseil attribue aux lignes un niveau d'offre conformément à l'article 5 de l'ordonnance sur l'offre de transports publics. Afin de faciliter les travaux de planification, les niveaux d'offre sont harmonisés avec les prescriptions de la Confédération. Parallèlement à l'arrêté sur l'offre, le Conseil-exécutif modifie en conséquence l'ordonnance sur l'offre de transports.

Niveau d'offre	Nombre de paires de courses (avant)	Nombre de paires de courses (maintenant)	Correspond à l'offre suivante (maintenant)
1	4 à 15 paires de courses	4 à 18 paires de courses	Jusqu'à une cadence horaire
2	16 à 25 paires de courses	19 à 39 paires de courses	Jusqu'à une cadence semi-horaire
3	26 à 39 paires de courses	40 à 74 paires de courses	Jusqu'à une cadence au quart d'heure
4	40 paires de courses et plus	75 paires de courses et plus	Plus dense que la cadence au quart d'heure

Tableau 2 : nouvelle répartition des niveaux d'offre.

Plusieurs lignes passent à un niveau inférieur pour une offre qui demeure toutefois inchangée. Mais cela n'entraîne aucune modification de l'offre. Les changements qui résultent uniquement des nouvelles définitions des niveaux d'offre figurent dans l'annexe « Contrôle des résultats 2024 ». Les lignes auxquelles un niveau d'offre différent a été attribué selon l'ancienne version de l'ordonnance sont indiquées dans le chapitre 6.10 du rapport sur les transports publics.

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

Les offres de niveau 2 (16 à 25 allers retours par jour) et 3 (26 à 39 allers retours par jour) concernent les lignes qui offrent des prestations jusqu'à la cadence semi-horaire continue (et éventuellement quelques courses supplémentaires). Ces deux niveaux doivent être regroupés car la valeur limite de 25 paires de courses actuellement définie (le niveau 2 correspond par exemple à une cadence semi-horaire continue de 6 h 00 à 18 h 30 au plus tard) n'est plus adaptée, notamment aux lignes de bus locales.

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

Les exigences relatives à la demande et à la couverture des coûts (articles 10 et 11 OOT) sont fixées par le Conseil-exécutif dans l'OOT.

Les précisions actuelles concernant le niveau d'offre 4 (A, B, C) ne sont plus valables.

L'arrêté d'offre entrant en vigueur en 2027, il tient déjà compte des nouveaux niveaux d'offre. La nouvelle catégorisation n'a aucune incidence sur l'offre ni sur les indemnités associées. Le présent arrêté sur l'offre ne requiert en aucun cas un relèvement du niveau de l'offre, il est question uniquement d'un ajustement vers un niveau inférieur. Les niveaux actuels et nouveaux sont indiqués dans le document « Contrôle des résultats 2024 ». D'autres modifications mineures de l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics sont présentées au chapitre 4.3 du rapport sur les transports publics.

4.2 Détermination de l'offre de prestations

Les expériences acquises et les analyses de la situation actuelle montrent que l'offre actuelle est généralement conforme à la demande. Les conférences régionales (CR) et les conférences régionales des transports (CRT) ont demandé des modifications de l'offre dans leurs schémas d'offre régionaux. L'Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne (OTP) a étudié et priorisé ces demandes.

En tenant compte des planifications cantonales nationales et supérieures ainsi que des conditions-cadres financières, les modifications demandées en vue d'une mise en œuvre sont récapitulées dans le chapitre 6 du rapport sur les transports publics. Sur cette base, le Grand Conseil a décidé de reconduire à l'identique l'offre existante en intégrant dans l'offre du transport régional et local les modifications indiquées aux chapitres 4.1 et 4.2 de l'arrêté d'offre.

Exemple : sur le tronçon Langenthal–Herzogenbuchsee, la ligne 40.051 voit sa cadence intensifiée le samedi après-midi pour circuler toutes les demi-heures. Il n'est pas nécessaire ici d'adapter le niveau d'offre. La modification n'est pas indiquée séparément dans l'arrêté, le Grand Conseil ne déterminant pas chaque course séparément mais un niveau d'offre.

En règle générale, toutes les communes et localités d'une certaine importance doivent être desservies par les transports publics dès lors que sont atteintes les valeurs indicatives prévues par l'ordonnance cantonale sur l'offre pour les taux minimaux de couverture des coûts et d'utilisation. Certaines lignes qui ne satisfont pas les exigences minimales en termes de concentration de population et d'emplois mais qui sont en place depuis des années et revêtent une importance particulière pour la desserte régionale seront toutefois conservées. Ces lignes sont indiquées dans le Contrôle des résultats.

Selon l'article 14 de l'ordonnance sur les transports publics, il est possible de remplacer une exploitation en trafic de ligne par des modes d'exploitation tels que des offres à la demande, des bus de citoyens, des taxis collectifs ou d'autres formes semblables. Si ces modes d'exploitation permettent d'améliorer les résultats de l'exploitation par rapport aux méthodes d'exploitation en trafic de ligne traditionnelles, le canton participe à leur financement. Pour les offres à la demande, les bus de citoyens et les taxis collectifs, les objectifs et les exigences minimales fixés aux articles 10 et 11 OOT pour le niveau d'offre 1 s'appliquent.

4.3 Définition des modes de transport

En général, pendant toute la période de validité de l'arrêté ci-joint (en l'occurrence jusqu'en 2030), le réseau de transports publics doit être exploité avec les moyens de transport existants conformément au plan de lignes ainsi qu'aux lignes du transport local et aux lignes de nuit (cf. annexes à l'arrêté sur l'offre). L'arrêté définit les modes de transport par rail ou par route.

4.3.1 Déclaration de planification Fischermätteli

En décembre 2024, le Grand Conseil a demandé au Conseil-exécutif, dans le cadre des débats sur le budget et au moyen d'une déclaration de planification, de n'accorder aucune subvention d'investissement à la remise en état de la ligne de tram 6 Bahnhof–Fischermätteli mais plutôt d'assurer le transport d'une autre manière dans ce secteur dans le cadre du présent arrêté d'offre.

Après cela, les variantes de dessertes possibles du quartier, leurs avantages et inconvénients respectifs, ainsi que les coûts liés aux investissements et à l'exploitation de chaque variante ont été examinés sous la houlette de l'OTP, avec la participation de la Conférence régionale de Berne-Mittelland, de la ville de Berne et de Bernmobil.

Les résultats des études menées ([études et rapports](#)) montrent que les coûts d'investissement dans le cadre de la variante tram sont supérieurs à ceux de la variante bus (9-11 millions de francs), de même que les coûts d'exploitation de la ligne de tram sont plus élevés (0,2-1,3 million de francs par an) que ceux d'une ligne de bus. Toutefois, la variante tram obtient de bien meilleurs résultats pour les autres critères importants, à savoir la qualité de l'exploitation, la fiabilité du système et les répercussions sur le trafic cycliste et piétonnier, et elle présente un léger avantage en termes d'impact sur le trafic individuel. La mise en service de la nouvelle liaison de tram Berne–Ostermundigen accentue les inconvénients des solutions faisant appel au bus examinées pour la zone du Hirschengraben.

La motion 208-2025 charge le Conseil-exécutif de maintenir la ligne de tram n° 6 (Worb–Berne–Fischerhüttli) dans l'arrêté sur l'offre si cela n'entraîne pas de coûts supplémentaires pour le canton. La motion est inscrite à l'ordre du jour de la session d'hiver 2025 ; le Conseil-exécutif propose qu'elle soit adoptée sous forme de postulat.

Pour le Conseil-exécutif, qui accorde une importance plus grande à la qualité et à la fiabilité de l'offre qu'à la question des coûts, le tram constitue globalement une bien meilleure option. Conformément à la pratique habituelle, le Conseil-exécutif a donc décidé de conserver une desserte par le tram dans l'arrêté sur l'offre.

Il revient au Grand Conseil de décider si un autre type de desserte s'avère judicieux et si le canton doit prendre en charge seul les coûts supplémentaires que la variante tram générerait par rapport à la variante bus ou s'il doit demander une contribution de tiers.

5. Exploitations pilotes

En vertu de l'article 6, alinéa 2 LCTP, le canton peut apporter son soutien à des exploitations pilotes présentant un intérêt public prépondérant. Pour évaluer l'impact d'une nouvelle offre, il est généralement indispensable d'effectuer des essais de commercialisation. Les exploitations pilotes nécessaires à cet égard font office de base décisionnelle pour l'intégration dans l'offre de base. Le transfert d'une exploitation pilote dans l'offre de base requiert une adaptation de l'arrêté sur l'offre par le Grand Conseil.

Le canton ne peut apporter une contribution financière à des exploitations pilotes que conjointement avec d'autres organismes responsables. Il peut s'agir de syndicats de communes, de communes ou de tiers. La répartition des coûts entre le canton et ses partenaires est définie au cas par cas, compte tenu en particulier des différents intérêts en jeu, le canton prenant généralement à sa charge un tiers des coûts d'exploitation et le reste étant couvert par les recettes issues des titres de transport et par des contributions tierces.

La contribution éventuelle du canton à une exploitation pilote est autorisée le cas échéant par l'organe détenant la compétence financière. Les crédits sont approuvés en réponse à la demande de contribution présentée par l'organisme responsable, après une étude économique et une analyse des perspectives de succès de l'exploitation pilote.

6. Tarifs, transport de marchandises et motorisations alternatives

Les facteurs suivants doivent être pris en compte dans la commande d'offre et ont un impact sur les indemnités.

6.1 Tarification

En vertu de la loi sur les transports, les entreprises de transport ont la prérogative d'établir les tarifs. L'Office fédéral des transports exerce la surveillance sur les tarifs décidés.

Des informations complémentaires sont disponibles aux chapitre 3.9 et 6.12 du rapport sur les transports publics.

6.2 Mesures tarifaires à Lauterbrunnen

Pour des raisons de politique économique, les transports de personnes et de marchandises dans les stations interdites aux voitures de Wengen, Mürren et Gimmelwald font l'objet de réductions de tarif depuis 1987. L'indemnisation des pertes de recettes est intégrée aux procédures ordinaires d'offre et de commande. Le rabais sur les tarifs étant accordé exclusivement aux habitants de la commune de Lauterbrunnen, la Confédération ne compense pas les pertes.

6.3 Transport de marchandises

La commande en matière de transport de marchandises pour 2017 est la première à être effectuée selon les nouvelles dispositions fédérales de la loi (LTM) et de l'ordonnance (OTM) sur le transport de marchandises. Le canton est responsable des commandes de l'offre correspondante sur le réseau à voies étroites.

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

Conjointement avec les cantons du Jura et de Neuchâtel, le canton de Berne verse des indemnités pour le transport de marchandises des Chemins de fer du Jura (CJ). Concernant le territoire cantonal, il s'agit, d'une part, de transports d'ordures ménagères provenant de la Vallée de Tavannes et à destination de l'usine d'incinération de La Chaux-de-Fonds ainsi que, dans le sens inverse, de transports de mâchefers à destination de la décharge de Tavannes, et, d'autre part, de trafic par wagons complets isolés (en particulier le transport de bois).

L'un des principaux défis en matière de fret ferroviaire identifiés dans la [stratégie cantonale sur le transport de marchandises et la logistique](#) consiste à garantir l'accessibilité du transport de marchandises par le rail. La part modale actuelle de 7 % doit être maintenue et, si possible, augmentée. Dans le cas des transports de marchandises des CJ, il s'agit en pratique d'éviter un transfert de ces derniers vers la route, car cela augmenterait le nombre de poids lourds traversant les villages du Jura Bernois – et principalement ceux situés dans le vallon de Saint-Imier.

6.4 Passage à la motorisation alternative dans les transports par bus

L'accord de Paris sur le climat, ratifié par la Suisse, et la stratégie énergétique de la Confédération prévoient une nette réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur de la mobilité doit consentir des efforts importants à cette fin. Dans le domaine des transports publics, le passage pour les bus à une motorisation climatiquement neutre, électrique et à faibles émissions de CO₂ figure au premier plan. Des informations complémentaires sont disponibles au chapitre 6.11 du rapport sur les transports publics.

6.5 Autres prestations commandées par le canton dans le secteur des transports

Outre son mandat de base, à savoir la commande d'offres de transport et d'infrastructures, le canton peut conclure des prestations supplémentaires visant à garantir l'exploitation des synergies entre les entreprises et la mise à disposition centralisée des prestations de service par une seule société.

La chaîne de transports d'un client passe souvent par plusieurs entreprises. Grâce à la standardisation des plans du réseau des lignes, que le canton de Berne développe et met en œuvre avec les entreprises de transport, le tableau global des transports publics offre une présentation homogène à la clientèle. Celle-ci permet de comprendre rapidement l'offre et facilite l'orientation.

Par ailleurs, le canton de Berne octroie des mandats pour évaluer la satisfaction de la clientèle et la qualité de l'offre de transports publics commandée ; les entreprises de transport s'appuient sur les résultats obtenus pour optimiser leurs prestations.

7. Répercussions financières

L'offre de transports publics prévue dans l'arrêté et les prestations prévues de transports locaux et régionaux ainsi que les prestations de transports dans les villes et les agglomérations peuvent être mises en œuvre avec les moyens inscrits actuellement dans le plan financier 2027-2030.

		AGB 2027 - 2030			
		2027	2028	2029	2030
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern brutto	Mio. CHF	291.1	302.3	309.3	318.3
./. Anteil bernische Gemeinden (Art. 29 FILAG)	Mio. CHF	-97.0	-100.8	-103.1	-106.1
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern netto	Mio. CHF	194.1	201.6	206.2	212.2
Veränderung zu Vorjahr		5.5%	3.9%	2.3%	2.9%

Tableau 3 : Perspectives d'évolution des indemnités.

Les dépenses nettes à la charge du canton à prendre en compte dans l'arrêté sur l'offre passent d'environ 184 millions de francs à l'heure actuelle à près de 194 millions de francs en 2027 puis à près de 209 millions de francs en 2030. Le besoin supplémentaire d'indemnisation résulte des aménagements prévus de l'offre, des coûts induits de matériel roulant (intérêts et amortissements pour le remplacement d'équipements ou l'achat de matériel supplémentaire), de l'agrandissement ou de la construction de dépôts et d'ateliers, et de la hausse des coûts d'infrastructure en raison d'amortissements dans le transport local.

Les crédits alloués à l'exécution de l'arrêté sur l'offre 2027–2030 et les indemnités à verser sont approuvés par le Conseil-exécutif. Le Grand Conseil fixe non seulement l'offre mais aussi le cadre financier pour l'exécution de cette dernière.

7.1 Responsabilités en matière de financement

Les responsabilités pour les commandes de prestations et les indemnités sont définies comme suit :

Domaine	Financement assuré par	
Trafic longue distance	Autofinancement	
Infrastructure ferroviaire	Confédération	Subvention cantonale : FIF
Transport régional de voyageurs	Confédération	Canton
Transports locaux : transport de voyageurs		Canton
Transports locaux : infrastructure	(Confédération) ¹⁾	Canton
Mesures tarifaires		Canton
Transport de marchandises, chemins de fer à voie métrique	Confédération	Canton

Tableau 4 : Responsabilités en matière de financement.

¹⁾ Cofinancement des programmes d'agglomération (Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA))

Il incombe au canton de commander l'offre de transport régional de voyageurs, de transport local (transport de voyageurs et infrastructure) ; celui-ci est aussi responsable du financement des mesures tarifaires, ainsi que de la commande du transport de marchandises sur les chemins de fer à voie métrique.

7.2 Conditions régissant l'octroi d'indemnités

7.2.1 Efficacité de la gestion – Contrôles dans le cadre de la procédure de commande

En vertu de l'article 7 LCTP, les entreprises de transport doivent être gérées efficacement pour bénéficier d'indemnités. La commande d'offre pour les transports régionaux et locaux donnant droit à des indemnités se fonde en premier lieu sur le droit fédéral. Les dispositions générales relatives aux prestations de transport commandées figurant dans la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; article 28 ss) sont déterminantes en la matière.

Des informations complémentaires sur la gestion et la procédure de commande sont disponibles au chapitre 2.3 du rapport sur les transports en commun.

7.2.2 Tarifs adaptés

En vertu de l'article 7 LCTP, pour bénéficier d'indemnités, les entreprises de transport doivent, en plus d'assurer une gestion efficace, pratiquer des tarifs adaptés. Les principes présentés dans le chapitre 4.4 du rapport sur les transports en commun permettent d'établir le caractère adapté.

7.3 Évolution des volumes de prestations et du taux de couverture des coûts dans le transport de personnes

Dans le cadre de l'arrêté sur l'offre 2022-2025, plusieurs améliorations de l'offre ont pu être mises en œuvre. Entre 2018 et 2025, une extension de l'offre d'environ 10 % a été réalisée.

Ces quatre dernières années, le besoin en indemnités a connu une évolution nettement plus favorable qu'attendu. L'augmentation continue de la demande a entraîné une hausse des recettes du trafic, ce qui a permis aux entreprises de transport de compenser les coûts supplémentaires découlant des aménagements de l'offre ainsi que les coûts induits des investissements réalisés. En outre, les entreprises ayant également réussi à améliorer leur productivité, le taux de couverture des coûts a progressé. Des

informations complémentaires à ce sujet sont disponibles au chapitre 3.5 du rapport sur les transports publics.

7.4 Le tableau ci-dessous présente les subventions actualisées pour les années 2018 à 2026.

7.4.1 Dépenses globales pour les transports publics

Aperçu global des dépenses de transports publics 2022-2030 (montants bruts, canton et communes) :

ÖV-Ausgaben (nach Fahrplanjahren)		AGB 2022 - 2026					AGB 2027 - 2030			
		Fp-Jahr 2022	Fp-Jahr 2023	Fp-Jahr 2024	Fp-Jahr 2025	Fp-Jahr 2026	Fp-Jahr 2027	Fp-Jahr 2028	Fp-Jahr 2029	Fp-Jahr 2030
		AV/LV	AV/LV	AV/LV	prov.	prov.	Plan	Plan	Plan	Plan
1) Abgeltungen Regional- und Orstverkehr	Mio. CHF	426.9	424.1	414.7	421.5	418.7	432.7	444.0	453.2	462.9
2) ./ Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-166.8	-164.9	-160.9	-164.7	-157.9	-159.3	-160.4	-163.1	-165.2
3) Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.0	1.0	1.0	1.3	1.0	2.5	2.5	2.5	2.5
4) Total Abgeltungen Verkehr zu Lasten Kanton	Mio. CHF	261.2	260.2	254.8	258.1	261.8	275.9	286.2	292.6	300.2
5) Abgeltungen Tarifmassnahmen	Mio. CHF	5.5	6.0	6.1	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
6) Diverse Abgeltungen (KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.3	0.2	0.2	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4
7) Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	266.9	266.4	261.1	259.8	263.5	277.6	287.8	294.3	301.8
8) Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	13.0	10.9	11.0	10.2	12.3	13.5	14.5	15.0	16.5
9) Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	279.9	277.4	272.1	270.0	275.8	291.1	302.3	309.3	318.3
Veränderung zu Vorjahr			-0.9%	-1.9%	-0.8%	2.2%	5.5%	3.9%	2.3%	2.9%
10) Pauschalbeitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	Mio. CHF	91.1	93.4	93.6	97.0	98.5	101.0	103.6	106.2	108.8
11) Investitionsausgaben (à-fonds-perdu)	Mio. CHF	20.5	22.4	22.0	54.6	47.1	41.0	40.3	31.1	45.0
12) Investitionsausgaben (bedingt rückzahlbar & rückzahlbar)	Mio. CHF	78.2	71.2	61.2	63.9	59.1	69.2	50.2	50.0	55.0
13) Gesamttotal Investitionsbeiträge	Mio. CHF	189.8	187.0	176.8	215.5	204.7	211.2	194.2	187.3	208.8
Veränderung zum Vorjahr			-1.5%	-5.5%	21.9%	-5.0%	3.2%	-8.1%	-3.5%	11.5%
14) ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton Bern	Mio. CHF	469.8	464.4	448.9	485.5	480.6	502.3	496.5	496.6	527.2
Veränderung zum Vorjahr			-1.1%	-3.3%	8.2%	-1.0%	4.5%	-1.2%	0.0%	6.2%
davon zulasten Erfolgsrechnung	Mio. CHF	391.5	393.2	387.7	421.6	421.5	433.1	446.3	446.6	472.2
davon zulasten Investitionsrechnung	Mio. CHF	78.2	71.2	61.2	63.9	59.1	69.2	50.2	50.0	55.0
AV/LV = Werte gemäss den mit den TU abgeschlossenen Angebots-/Leistungsvereinbarungen										
prov. = provisorische Werte gemäss TU-Offerten 2025/2026; Stand 01.07.2025										
PLAN = gemäss kantonalem Finanzplan 2027-2029 und Abschätzung 2030										

Tableau 5 : Aperçu de l'évolution des indemnités pour l'ensemble des dépenses de transports publics 2022-2030 (montants bruts, canton et communes).

Les indemnités (positions 1 à 7) permettent de financer l'exploitation des offres de transport commandées, les commandes de transport passées par l'entreprise Wengernalpbahn (WAB) et les Chemins de fer du Jura (CJ), les mesures tarifaires ainsi que d'autres indemnités liées à l'offre de transports publics. L'exploitation de l'infrastructure de tram à Berne (position 8) est également financée par le biais des indemnités et fait partie intégrante du présent arrêté sur l'offre.

Le canton verse par ailleurs une contribution liée au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et des subventions d'investissement liées à des projets (positions 11 et 12), par exemple ceux prévoyant des rénovations et des aménagements du transport local.

7.4.2 Indemnités pour les transports publics 2027-2030

Le présent arrêté sur l'offre permet de déterminer les dépenses du canton pour :

- les indemnités pour l'offre commandée dans le transport régional de voyageur, dans le transport local, ainsi que dans le transport dans les villes et les agglomérations.
- les indemnités pour les mesures tarifaires
- la commande d'offres et de prestations supplémentaires dans le transport de voyageurs (bus de citoyens, enquête sur la satisfaction de la clientèle, mesures de la qualité du transport local)
- les indemnités pour l'exploitation de l'infrastructure de transport local (réseau de tram) et autres indemnités concernant les infrastructures.

		AGB 2027 - 2030					
		Fp-Jahr 2025	Fp-Jahr 2026	Fp-Jahr 2027	Fp-Jahr 2028	Fp-Jahr 2029	Fp-Jahr 2030
		prov.	prov.	prov.	prov.	prov.	prov.
Total Abgeltungen Verkehr zu Lasten Kanton	Mio. CHF	258.1	261.8	275.9	286.2	292.6	300.2
Abgeltungen Tarifmassnahmen	Mio. CHF	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Diverse Abgeltungen (KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4
Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	259.8	263.5	277.6	287.8	294.3	301.8
Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	10.2	12.3	13.5	14.5	15.0	16.5
Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zulasten Kanton Bern	Mio. CHF	270.0	275.8	291.1	302.3	309.3	318.3
Veränderung zum Vorjahr		-0.8%	2.2%	5.5%	3.9%	2.3%	2.9%

Tableau 6 : Évolution des indemnités 2025-2030.

Les dépenses brutes passeront d'environ 270 millions de francs en 2025 à quelque 318 millions de francs en 2030.

Ne sont pas incluses dans l'arrêté sur l'offre la contribution cantonale au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et les subventions d'investissement liées à des projets.

Entre 2027 et 2030, les besoins en indemnités supplémentaires devraient s'établir autour de 42 millions de francs :

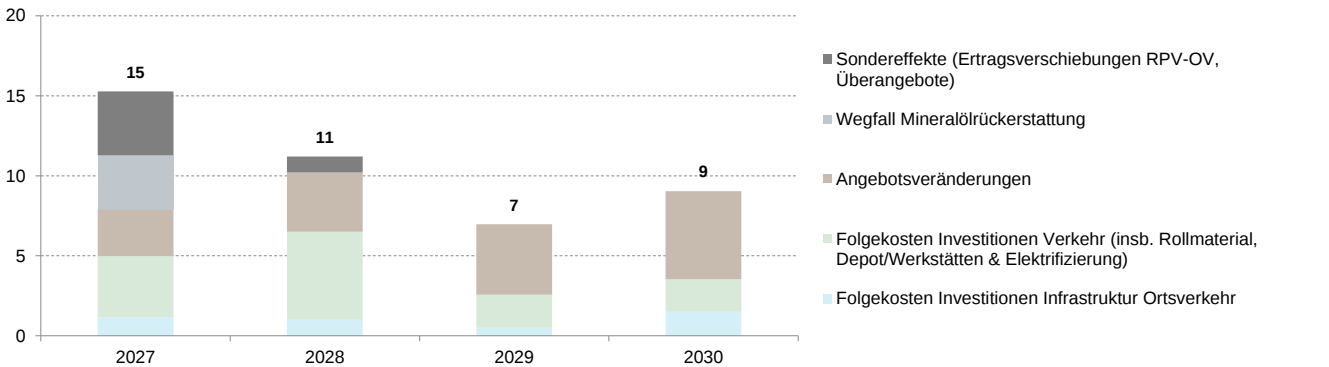


Illustration 3 : Détails des besoins annuels en indemnités supplémentaires entre 2027 et 2030 (dépenses supplémentaires brutes à la charge du canton).

7.4.3 Justification du besoin supplémentaire

Les besoins en indemnités supplémentaires entre 2027 et 2030 de 42 millions de francs se composent de plusieurs éléments, les améliorations de l'offre représentant à elles seules 16 millions de francs :

Motif	Montant (brut)	Remarques
Effets particuliers	CHF 5,0 millions	Nouvelle clé de répartition des recettes, augmentation des exigences de cofinancement par la Confédération
Abrogation du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales aux entreprises de transport	CHF 3,5 millions	
Intégration à l'offre de base	CHF 1,3 million	Exploitations pilotes arrivant à terme et prise en charge d'offres financées par des tiers (Langnau, ligne 281 et Worblaufen–Thalgut, ligne 033)
Suppression de lacunes de cadence	CHF 3,9 millions	Suppression de lacunes de cadence sur différentes lignes
Densification de l'offre	CHF 6,4 millions	Extensions de l'offre aux heures de forte affluence en raison de goulets d'étranglement
Prolongation des horaires d'exploitation	CHF 0,1 million	Prolongation des horaires d'exploitation le matin ou le soir
Offres à la demande	CHF 2,0 millions	Soutien des offres à la demande sous la forme de bus de citoyens
Modification en raison de nouvelles infrastructures	CHF 1,1 million	Modifications en raison de nouvelles constructions telles que le centre de police à Niederwangen et le prolongement de la ligne de tram vers Kleinwabern.
Nouvelles dessertes	CHF 1,2 million	Nouvelles lignes de bus en raison de nouveaux schémas et d'exploitations pilotes
Réductions de l'offre	– 0,5 million	Adaptations des offres en fonction des prescriptions de la Confédération
Coûts induits des investissements (not. amortissements)	CHF 14,0 millions	Acquisitions de matériel roulant, électrification dans le domaine des bus, modernisation et agrandissement de dépôts et d'ateliers
Coûts induits des investissements dans le domaine de l'infrastructure du trafic local	CHF 4,0 millions	Réfection et développement de l'infrastructure du réseau de tram de Berne
Total	CHF 42 millions <u>CHF 14 millions</u> CHF 28 millions	Montant brut à la charge du canton et des communes À la charge des communes (tiers communal) Net à la charge du canton

Tableau 7 : Explications relatives au besoin en indemnités supplémentaires

7.5 Répartition des coûts entre canton et communes

Un tiers des dépenses cantonales pour les transports publics est refacturé aux communes bernoises.

Depuis 1996, les **communes bernoises** prennent en charge **un tiers** des dépenses cantonales pour les transports publics. Le tiers incombant aux communes est lui-même réparti entre les différentes communes bernoises sur la base d'une clé de répartition qui se fonde, pour les deux tiers du montant à répartir, sur l'offre de transports publics de la commune et, pour le troisième tiers, sur son nombre d'habitants.

7.6 Cadre économique et politique

Les prévisions présentées concernant les indemnités cantonales se basent sur les conditions-cadres extérieures suivantes :

- Le cofinancement de la Confédération dans le cadre de la commande de l'offre TRV s'effectue sur la base de la clé de financement ordinaire (à ce jour : Confédération 54 % / canton 46 %).
- Le renchérissement demeure modéré et le niveau des taux d'intérêt bas.
- Les entreprises de transport peuvent compenser une partie des coûts induits des investissements grâce à des recettes plus élevées, des rationalisations et des optimisations d'exploitation.

Les contributions fédérales au transport régional sont définies dans le crédit d'engagement TRV 2026-2028. Le Conseil fédéral propose ici une baisse des moyens financiers destinés au TRV, qui se traduira par une diminution des contributions fédérales. Le Conseil des États, en tant que conseil prioritaire, a décidé d'augmenter le crédit d'engagement demandé par le Conseil fédéral ; le Conseil national devrait entrer en matière lors de la session d'hiver. Par ailleurs, au niveau fédéral, le programme d'allègement budgétaire 2027, qui prévoit l'abrogation anticipée du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales dans le cadre du TRV (2027 au lieu de 2030), est en cours de discussion. Les coûts supplémentaires liés à cette abrogation sont pris en compte dans le présent arrêté. Si, en raison des réductions des contributions fédérales au transport régional, l'exécution de l'offre ne peut être garantie, trois options s'offrent globalement :

1. Le canton et les communes financent des contributions supplémentaires.
2. La baisse des contributions fédérales est couverte par des mesures tarifaires.
3. Les offres sont revues et le principal levier réside dans le report de l'extension des prestations
4. Si les moyens octroyés par la Confédération s'avéraient insuffisants, le canton de Berne privilégierait les options 2 et 3.

7.7 Autorisation des dépenses pour les indemnités

En vertu de l'article 15, lettre *d* LCTP, le Conseil-exécutif arrête les indemnités à verser pour les prestations commandées et les mesures tarifaires sous la forme d'un crédit d'engagement. En adéquation avec la procédure de commande réalisée pour deux années d'horaire, l'autorisation des dépenses et le crédit d'engagement pour les indemnités concernent également une période de deux années horaires. Ce dernier dispose ici d'une marge de manœuvre limitée, puisque l'offre à financer a déjà été définie dans le présent arrêté.

8. Dispositions finales

8.1 Exécution de l'arrêté sur l'offre 2022-2026

Des informations complémentaires sur l'exécution de l'arrêté sur l'offre 2022-2026 sont disponibles au chapitre 3.4 du rapport sur les transports publics. Il présente les modifications de l'offre, l'évolution de la demande, l'évolution des tarifs et des communautés tarifaires, ainsi que les moyens financiers affectés aux indemnités.

8.2 Application du présent arrêté

L'arrêté ci-joint s'applique pour quatre ans à compter du changement d'horaire de décembre 2026.

Se fondant sur l'arrêté, le Conseil-exécutif inscrit chaque année les moyens financiers nécessaires dans le budget et le plan financier. Le Conseil-exécutif arrête les crédits nécessaires à la fourniture de l'offre de prestations.

Les décisions portant sur des mesures qui exigent une modification de l'arrêté ci-joint seront soumises au Grand Conseil.

Des conventions sont conclues avec les entreprises de transport concernant les indemnités pour les coûts non couverts de l'offre et des prestations à fournir.

8.3 Modifications de l'arrêté sur l'offre

Pour faire face à l'évolution des conditions générales (adaptations dans le cadre de la planification financière du canton et mesures d'économies du Grand Conseil, baisse des contributions fédérales) ou des besoins, il faut que le Grand Conseil puisse procéder à des modifications de cet arrêté de sa propre initiative ou sur proposition du Conseil-exécutif.

Il s'agit en l'occurrence de redéfinir certaines lignes ou certains tronçons, en modifiant par exemple le mode de transport ou en leur attribuant un nouveau niveau d'offre. Dans le cadre d'une éventuelle procédure d'adaptation, les délais définis dans la législation fédérale (en particulier en ce qui concerne la procédure d'établissement des horaires) doivent être pris en compte.

La clé de répartition des coûts entre la Confédération et le canton est redéfinie tous les quatre ans. La prochaine modification concernera la procédure de commande 2029/2030. Si cette procédure devait rendre impossible la mise en œuvre de l'arrêté sur l'offre, le Conseil-exécutif sera chargé de présenter au Grand Conseil une adaptation de l'arrêté.

9. Répercussions

9.1 Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

Une bonne offre de transports publics a des effets positifs sur l'économie et la société. Les améliorations apportées au niveau du transport des pendulaires et des transports de loisirs permettent d'améliorer le positionnement des pôles économiques. Mais les coûts importants que ces améliorations impliquent représentent une charge pour les finances publiques et alourdissent ainsi la fiscalité. Pour une grande partie de la population, disposer d'un système de transports publics performant et fiable au quotidien est important, voire indispensable. Les transports publics contribuent par ailleurs activement à la réalisation des objectifs visés en matière de protection du climat et de l'environnement.

9.2 Répercussions sur les communes

Les communes sont régulièrement impliquées dans la planification et la modification de l'offre dans le cadre de la participation. Il leur incombe d'assurer la coordination avec d'autres souhaits individuels et de tenir dûment compte des besoins locaux. La représentation des communes au sein des conférences régionales des transports et des conférences régionales garantit une large assise politique au processus de planification.

Les communes peuvent donner leur avis dans le cadre des consultations que les CRT/CR ou le canton mènent pour la planification des études de corridors, des schémas d'offre régionaux et des projets. Les communes et les tiers peuvent commander des prestations supplémentaires aux entreprises de transport à condition d'en assumer les surcoûts non couverts.

Depuis le 1^{er} janvier 1996, les communes bernoises participent aux dépenses supportées par le canton pour les transports publics. La part des communes est calculée conformément à l'article 29 de la loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1).

10. Proposition

Pour les motifs exposés ci-dessus, nous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Pièces jointes

- Projet d'arrêté
- Rapport sur les transports publics 2027-2030
- Contrôle des résultats 2024