

Rapport

Date de la séance du CE: 5. Mars 2014
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 416862
Classification: Non classifié

Adaptation de l'arrêté du 19 mars 2013 sur l'offre de transports publics pour les périodes d'horaire 2014-2017

Table des matières

1	Objet	2
2	Bases légales	2
3	Principes généraux régissant l'offre de transports publics	2
4	Offre 2014 à 2017 de transport régional des voyageurs	2
4.5	Offre 2014-2017	3
4.5.1	CRT Bienne - Seeland - Jura bernois	3
4.5.2	CRT Haute-Argovie	3
4.5.3	CR Emmental	3
4.5.4	CR Berne-Mittelland	3
4.5.5	CRT Oberland occidental.....	4
4.5.6	CRT Oberland oriental.....	4
5	Offre 2014 à 2017 dans les villes de Berne, Bienne et Thoune.....	4
6	Exploitations pilotes.....	4
7	Gestion des exploitations, sécurité et tarification.....	4
8	Répercussions financières	4
9	Dispositions finales.....	4
10	Proposition.....	4



1 Objet

La loi sur les transports publics prévoit un arrêté du Grand Conseil pour fixer le développement de l'offre à moyen terme. Le parlement doit être en mesure de décider de la conception de l'offre de transports publics non touristiques, en connaissance des divers souhaits et de leurs répercussions financières. Les deux principaux instruments de pilotage du Grand Conseil sont l'arrêté sur l'évolution de l'offre et le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics.

En date du 19 mars 2013, le Grand Conseil du canton de Berne a approuvé l'arrêté sur l'offre actuellement en vigueur (AGC 2012.1599), valable pour l'offre de transports publics de décembre 2013 à décembre 2017.

Etant donné que des exploitations pilotes qui ont fait leurs preuves arrivent à leur terme fin 2014, une adaptation est nécessaire pour la durée restante de l'arrêté sur l'offre 2014-2017.

2 Bases légales

- Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), articles 49 à 61a
- Loi 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 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16)
- Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11)
- Ordonnance du 11 novembre 2009 sur les horaires (OH ; RS 745.13)
- Constitution du canton de Berne du 6 juin 1993 (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 631.1), 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)
- Arrêté du Grand Conseil du 19 mars 2013 sur l'offre de transports publics pour les périodes d'horaire 2014-2017 (AGC 2012.1599)

3 Principes généraux régissant l'offre de transports publics

Le chiffre 3 reste inchangé.

4 Offre 2014 à 2017 de transport régional des voyageurs

Les chiffres 4.1 à 4.4 restent inchangés.

4.5 Offre 2014-2017

4.5.1 CRT Bienne - Seeland - Jura bernois

Prolongement de la ligne de bus Bienne – Scheuren jusqu'à Orpond (niveau d'offre 1)

Les communes de Scheuren et de Schwadernau sont reliées à la ville de Bienne par l'actuelle ligne de bus 75 via Aegerten – Brügg. L'ancien terminus de la ligne à Schwadernau se situe à environ un kilomètre d'Orpond. Le prolongement de la ligne permet d'atteindre Orpond directement ainsi que d'offrir à cette commune une liaison directe vers Brügg.

La ligne de bus prolongée Bienne – Brügg – Schwadernau – Scheuren est exploitée par un véhicule circulant à la cadence horaire, comme la précédente ligne de bus Bienne – Scheuren.

Grâce au prolongement de la ligne, deux arrêts supplémentaires sont desservis 15 fois par jour dans chaque sens. Durant la première année d'essai, environ 50 personnes par jour en moyenne sont montées ou descendues à ces arrêts. En 2013, la deuxième année d'essai, la fréquentation a augmenté de 13 pour cent pour atteindre environ 57 personnes par jour. La fréquentation moyenne sur le dernier kilomètre de la ligne prolongée est de 2 personnes par trajet et se situe donc dans le même ordre de grandeur qu'avant le prolongement de la ligne, au niveau de l'ancien terminus entre Schwadernau et Scheuren.

Chaque jour, seules quelques personnes montent ou descendent aux arrêts de Scheuren, Schwadernau et Aegerten en direction d'Orpond. La plupart des passagers vont d'Orpond à Brügg ou Bienne et parcourent une distance moyenne de 5 à 6 kilomètres. Le prolongement de la ligne de bus 75 a permis de générer, dès la deuxième année d'essai, des recettes supplémentaires d'environ 25 000 francs. Ce montant correspond aux coûts supplémentaires, d'environ 25 000 francs par an également. Le taux de couverture des coûts de la ligne a pu être amélioré grâce à son prolongement. Il n'y a pas de frais supplémentaires.

La CRT Bienne-Seeland-Jura bernois propose d'intégrer l'exploitation pilote dans l'offre de base. Compte tenu de la fréquentation actuelle et de la bonne rentabilité, la proposition est approuvée.

4.5.2 CRT Haute-Argovie

Aucune modification.

4.5.3 CR Emmental

Aucune modification.

4.5.4 CR Berne-Mittelland

Suppression de la ligne de bus Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten

Depuis des années, la ligne de bus Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten ne remplit pas les exigences minimales de l'ordonnance sur l'offre, ni pour la demande ni pour le taux de couverture des coûts. Compte tenu du faible potentiel, aucun changement n'est envisagé ces prochaines années. De ce fait, le soutien à la ligne n'est prévu dans l'arrêté sur l'offre 2014-2017 que si celle-ci est exploitée par un bus de citoyens.

Cette forme d'exploitation demande un engagement de la part de la commune. Or, des clarifications plus approfondies menées par les autorités communales ont montré qu'une prestation

minimale avec un bus de citoyens serait trop onéreuse pour la commune. Elle ne sera donc pas mise en œuvre.

La ligne est donc supprimée de l'arrêté sur l'offre.

4.5.5 CRT Oberland occidental

Aucune modification.

4.5.6 CRT Oberland oriental

Aucune modification.

5 Offre 2014 à 2017 dans les villes de Berne, Bienne et Thoun

Les chiffres 5.1 à 5.5 restent inchangés.

6 Exploitations pilotes

Le chiffre 6 reste inchangé.

7 Gestion des exploitations, sécurité et tarification

Le chiffre 7 reste inchangé.

8 Répercussions financières

L'intégration de la ligne de bus prolongée (Bienne –) Scheuren – Orpond dans l'offre de base met fin à la participation directe, soit environ 25 000 francs par an, que les communes concernées ont jusqu'ici versé pour l'exploitation pilote. Si la ligne n'était pas prolongée, les recettes des titres de transport seraient réduites dans le même ordre de grandeur. La participation des communes est donc compensée par les recettes (pas de frais supplémentaires).

La suppression de la ligne Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten engendre pour le canton une réduction des coûts d'indemnisation annuels de l'ordre de 200 000 francs ; les subventions cantonales prévues pour le bus de citoyens, de l'ordre de 50 000 francs par an, ne seront pas versées.

Les coûts d'indemnisation, réduits d'environ 50 000 francs, sont déjà pris en compte dans le cadre financier de l'arrêté sur l'offre 2014-2017. Les chiffres 8.1 à 8.3 restent donc inchangés.

9 Dispositions finales

Le chiffre 9 reste inchangé.

10 Proposition

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

Pièces jointes :

- Projet d'arrêté et annexe