

Arrêté du Conseil-exécutif

N° d'ACE: 41/2017
Date: 18 janvier 2017
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 627216
Classification: Non classifié

Arrêté sur l'offre de transports publics pour les périodes d'horaire 2018 à 2021

1 Objet

Par le présent arrêté, le Grand Conseil définit l'offre de transports publics non touristiques et le cadre financier afférent pour les périodes d'horaire 2018 à 2021.

Cet arrêté relève de la compétence exclusive du Grand Conseil.

2 Bases légales

- 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 25 novembre 1998 sur les horaires (OH ; RS 742.151.4)
- 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)
- 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)



3 Principes généraux régissant l'offre de transports publics

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

- Il faut garantir, sur tout le territoire cantonal, une offre de base de transports publics attractive, adaptée à la demande et au potentiel.
- Les transports publics sont le mode de transport de base dans, vers et entre les agglomérations.
- Dans les centres régionaux et leurs bassins de population, de même que dans les zones à densité de population moyenne, les transports publics et les transports individuels couvrent conjointement les besoins. Il faut rechercher une complémentarité optimale.
- Dans les zones à faible densité de population, les transports publics garantissent une mobilité minimale.
- L'offre est ajustée à 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, on s'efforcera d'adopter le système cadencé, de garantir autant que possible de bonnes correspondances et d'utiliser efficacement les moyens d'exploitation.
- Dans la mesure du possible, les transports publics doivent être conçus de manière à convenir aux handicapés.
- L'offre en transports publics est développée avec prévoyance.
- Pour les trajets de 15 minutes au plus, voyager debout est considéré comme étant tolérable.

4 Offre 2018 à 2021 pour le transport régional et local de voyageurs

- 4.1 Les lignes de transports publics régionales et locales du canton de Berne sont définies dans les tableaux de desserte locale et les plans de ligne figurant aux annexes I et II, qui font partie intégrante du présent arrêté.
- 4.2 L'élaboration de l'offre sur les lignes individuelles est fonction des niveaux d'offre suivants :
- Niveau 1 : Garantie d'une mobilité minimale dans les zones à faible densité de population
 - Niveau 2 : Cadence horaire sur les axes de liaison régionaux traversant des zones à densité de population moyenne
 - Niveau 3 : Cadence semi-horaire pour les liaisons régionales dans les couloirs à forte densité de population et dans les pôles urbains
 - Niveau 4 : Cadence semi-horaire au minimum dans les agglomérations étendues à forte concentration de population et d'emplois
- Le niveau d'offre attribué à chaque ligne est précisé dans les plans de lignes et les tableaux en annexe.
- 4.3 Le mode de transport est défini dans les tableaux et les plans de lignes en annexe.
- 4.4 Il appartient au Conseil-exécutif de fixer le nombre précis de courses par jour dans les fourchettes prévues par les niveaux d'offre. Pour ce faire, il tient compte des fluctuations de la demande entre les jours ouvrés, les fins de semaine et les jours fériés généraux, ainsi qu'au cours de la journée. Si la situation le justifie, le Conseil-

exécutif peut arrêter une offre ne cadrant pas avec le niveau prévu. Il peut également, pour chaque année d'horaire, procéder à des adaptations dans les niveaux d'offre pour suivre l'évolution de la demande ou les modifications de la structure de l'horaire. En vertu de l'article 16, alinéa 3 LCTP, les conférences régionales des transports (CRT) concernées doivent être consultées en cas de modification de l'offre.

- 4.5 L'offre est en général reconduite, conformément aux indications des chiffres 4.1 à 4.4. Les modifications suivantes seront effectuées :

Nouvelles lignes

- Prolongement de la S8 jusqu'à Bätterkinden avec desserte de Grafenried, Büren z.H. et Schalunen. Le RE Berne – Soleure ne s'arrêtera plus dans ces gares.
- Intégration de la ligne de bus Anet – Cudrefin – Mur dans le niveau d'offre 1
- Prolongement de la ligne de bus Laupen – Gümmenen jusqu'à Gurbrü
- Prolongement de la ligne de bus Berne Breitenrain – Kappelisacker jusqu'à Zollikofen
- Prolongement de la ligne de bus Thoun – Steffisbourg, alte Bernstrasse jusqu'à Heimberg, Dornhalde
- Prolongement de la ligne de bus Spiez – Faulensee via Leissigen et Därligen jusqu'à Interlaken Est

Modifications de l'offre

- Classement de la ligne de train Tavannes – Tramelan dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de train Morat – Anet dans un niveau d'offre supérieur
- Arrêt supplémentaire à Rosshäusern du S5, avec ouverture du tunnel à double voie entre Rosshäusern et Mauss
- Suppression de l'arrêt Ferenbalm-Gurbrü du S5
- Suppression de la ligne de train Langenthal – Olten
- Déclassement de la ligne de train Spiez – Interlaken
- Classement de la ligne de funiculaire Beatenbucht – Beatenberg dans un niveau d'offre supérieur
- Remplacement du système de bus sur appel sur les lignes Tramelan – Bassecourt et Tramelan – La Courtine par une offre fixe sans annonce préalable
- Classement de la ligne de bus La Neuveville – Prêles – Nods dans un niveau d'offre supérieur
- Classement du tronçon Biel/Bienne – Studen Wydenplatz sur la ligne de bus Biel/Bienne – Aegerten – Lyss dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Biel/Bienne – Aegerten – Orpond dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Lyss – Aarberg dans un niveau d'offre supérieur
- Prolongement de la ligne de bus Jegenstorf – Messen jusqu'à Wengi b.M. et classement du tronçon Jegenstorf – Messen dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Granges – Lengnau dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal dans un niveau d'offre supérieur

- Classement de la ligne de bus Hindelbank – Krauchthal – Bolligen dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Berthoud – Kirchberg – Neuhof dans un niveau d'offre supérieur
- Raccourcissement de la ligne de bus Büren a.A. – Zollikofen sur le tronçon Büren a.A. – Münchenbuchsee et desserte de la ligne sans la boucle via Messen (SO)
- Classement de la ligne de bus Riggisberg – Toffen dans un niveau d'offre supérieur
- Déclassement des lignes de bus local Belp Gare – Riedli et Belp Gare – Aemmenmatt
- Classement du tronçon Münsingen – Konolfingen sur la ligne de bus Berne Aéroport – Belp – Münsingen – Konolfingen dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Worb Village – Walkringen dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Worb Village – Grosshöchstetten dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Jegenstorf – Messen dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Thoune – Goldwil – Heiligenschwendi dans un niveau d'offre supérieur
- Classement de la ligne de bus Lauterbrunnen – Stechelberg dans un niveau d'offre supérieur

Lignes supprimées

- Suppression de la ligne Bätterkinden – Lohn-Lüterkofen
- Suppression de la ligne Schwarzenburg – Albligen

5 Offre 2018 à 2021 dans les villes de Berne, Bienne et Thoune

- 5.1. L'étendue de l'offre de transports publics locaux dans les grandes villes du canton de Berne est définie dans les tableaux de l'annexe I, qui font partie intégrante du présent arrêté.
- 5.2. Dans les villes de Berne, Bienne et Thoune, la desserte fine est en général attribuée au niveau d'offre 4. Dans ces secteurs, l'offre est encore subdivisée comme suit :
 - Echelon A : lignes proposant moins de 60 allers-retours par jour ouvrable ; ce sont en général des lignes tangentielles et des lignes de quartier
 - Echelon B : lignes proposant 60 à 120 allers-retours par jour ouvrable ; ce sont en général des lignes radiales desservant les centres
 - Echelon C : lignes proposant plus de 120 allers-retours par jour ouvrable ; ce sont en général des lignes radiales desservant les centresL'attribution des niveaux d'offre aux différentes lignes est précisée dans les tableaux en annexe.
- 5.3. Il appartient au Conseil-exécutif de fixer le nombre précis de courses par jour dans les fourchettes prévues par les niveaux d'offre. Pour ce faire, il tient compte des fluctuations de la demande entre les jours ouvrés, les fins de semaine et les jours fériés généraux, ainsi qu'au cours de la journée. Si la situation le justifie, le Conseil-

exécutif peut arrêter une offre ne cadrant pas avec le niveau prévu. Il peut également, pour chaque année d'horaire, procéder à des adaptations au sein des niveaux d'offre pour suivre l'évolution de la demande ou les modifications de la structure de l'horaire. En vertu de l'article 16, alinéa 3 LCTP, les conférences régionales des transports (CRT) concernées doivent être consultées en cas de modification de l'offre.

- 5.4 Le mode de transport est fixé dans les tableaux en annexe. En règle générale, le mode de transport actuel est conservé.
- 5.5 L'offre actuelle est en général reconduite, conformément aux indications des chiffres 5.1 à 5.4. Les modifications suivantes seront effectuées dans les villes de Berne et de Bienne :

Berne

- Prolongement de la ligne de bus Neufeld – Gare – Hôpital de l'Ile – Holligen jusqu'à Warmbächliweg
- Déclassement de la ligne de bus Europaplatz – Niederwangen Gare

Bienne

- Nouvelle ligne de bus Nidau Beunden – Bienne Gare (– Place d'Orpond – Bois-Devant)
- Nouvelle ligne de bus Bienne Ecoles Tilleul – Gare (– Débarcadère)
- Nouveau tracé de la ligne de bus Bienne Stades – Gare – Mauchamp au lieu de Bois-Devant
- Nouveau tracé de la ligne de bus Bienne Champs-de-Boujean – Gare – Petit-Marais au lieu de Place d'Orpond – Débarcadère, et classement dans un niveau d'offre supérieur
- Nouveau tracé de la ligne de bus Nidau Ruferheim – Gare – Mine-d'Or – Bois-Devant, et déclassement
- Nouveau tracé de la ligne de bus Bienne Centre hospitalier – Gare au lieu de Bienne Centre hospitalier – Gare – Petit-Marais
- Nouveau tracé de la ligne de bus Bienne Centre hospitalier – Gare – Tilleul jusqu'à Port Bellevue et Nidau au lieu de Tilleul
- Nouveau tracé de la ligne de bus Brügg Gare – Bienne Gare – Champs-de-Boujean au lieu de Mine-d'Or, et classement dans un niveau d'offre supérieur
- Nouveau tracé de la ligne de bus Fuchsenried – Gare – Clinique des Tilleuls au lieu de Fuchsenried – Nidau/Port

6 Exploitations pilotes

- 6.1 En vertu de l'article 6, alinéa 2 LCTP, le canton peut, pendant la durée de l'arrêté sur l'offre, prolonger les exploitations pilotes en cours et en autoriser de nouvelles. Celles-ci servent en particulier d'études de marché et permettent ainsi de préparer le prochain arrêté sur l'offre.
- 6.2 Le canton apporte sa contribution en complément à celle d'autres organismes (communes ou tiers) dans la limite des moyens financiers disponibles. La clé de répartition tient compte de l'intérêt que l'exploitation pilote présente pour chacun des partenaires.

- 6.3 Le crédit pour la subvention cantonale est approuvé par l'organe financièrement compétent sur la base d'une demande de l'organisme intéressé.

7 Efficacité de la gestion, sécurité, élaboration des tarifs et transport de marchandises

- 7.1 Pour assurer la bonne gestion des transports publics, les procédures prévues par la législation sur les chemins de fer doivent être appliquées (présentation d'offres, conclusion de conventions de prestations avec les entreprises de transport, contrôle de gestion).
- 7.2 La sécurité dans les transports publics doit être assurée par les entreprises de transport de façon appropriée et à un coût économiquement justifiable.
- 7.3 Les tarifs sont conçus selon les principes suivants :
- Dans les conditions générales données, il convient de faire en sorte que les transports publics constituent la plus grande part possible de l'ensemble des transports.
 - Un nombre important de passagers et la mise à profit de la situation en termes de prix et de marché doivent permettre de générer des recettes aussi élevées que possible.
 - En principe, les tarifs doivent être comparables pour des offres de transport équivalentes.
- 7.4 Les communautés tarifaires suivent en principe l'évolution des tarifs nationaux.
- 7.5 A partir de l'année d'horaire 2019, la communauté tarifaire Libero sera étendue à la zone couverte actuellement par BeoAbo en direction de l'Oberland bernois. Le financement des pertes de recettes dues à la tarification forfaitaire dans les communautés tarifaires et pour le trafic longue distance continuera d'être assuré.
- 7.6 Dans les régions limitrophes, des solutions avec les communautés tarifaires voisines doivent être étudiées et mises en œuvre.
- 7.7 Pour des raisons de politique économique, les transports de personnes et de marchandises dans les stations touristiques interdites aux voitures de Wengen, Mürren et Gimmelwald font l'objet de réductions de tarif depuis 1987. Ces dernières années, l'indemnisation pour les pertes de recettes par le canton et la Confédération était intégrée à la procédure ordinaire d'offre et de commande. Vu que les rabais sur les tarifs sont exclusivement octroyés aux habitants de la commune de Lauterbrunnen, à partir de 2018, la Confédération ne compensera plus les pertes correspondantes.
- 7.8 Le canton alloue des subventions pour le transport de marchandises dans les stations interdites aux voitures de Wengen, Mürren et Gimmelwald, ainsi que pour le transport de marchandises des Chemins de fer du Jura (CJ).

8 Répercussions financières

- 8.1 L'arrêté sur l'offre devrait avoir les répercussions financières suivantes sur le compte de résultat :

	2018	2019	2020	2021
Indemnités	279.3	300.7	318.3	334.8
./ participation des communes (art. 12 LCTP)	93.1	100.2	106.1	111.6
Dépenses nettes à la charge du canton	186.2	200.5	212.2	223.2

Des modifications de la clé de répartition entre la Confédération et le canton sont réservées.

- 8.2 Le Conseil-exécutif arrête, en dernier ressort, sur la base du présent arrêté sur l'offre, au moyen d'un crédit d'engagement, l'indemnisation des prestations d'exploitation et le soutien des mesures tarifaires (art. 15, lit. d LCTP).
- 8.3 Le Conseil-exécutif arrête, dans la limite de ses compétences financières, la commande de nouvelles prestations d'intérêt général et l'instauration de mesures tarifaires.
- 8.4 Le Conseil-exécutif approuve, par des arrêtés d'exécution concrets, les subventions cantonales pour les investissements des entreprises de transport, sur la base du crédit-cadre d'investissement 2018-2021 pour les transports publics.

9 Dispositions finales

- 9.1 Le Grand Conseil prend connaissance du rapport relatif à l'exécution de l'arrêté sur l'offre 2014-2017.
- 9.2 Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif de mettre en œuvre l'arrêté sur l'offre 2018-2021.
- 9.3 Le Grand Conseil se réserve le droit d'adapter l'arrêté sur l'offre à de nouvelles conditions générales ou aux modifications des conditions existantes.
- 9.4 Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif de tenir compte des modifications de la clé de répartition entre la Confédération et le canton dans l'établissement du budget et du plan financier. Pour assurer l'exécution de l'arrêté sur l'offre, la diminution des subventions de la Confédération doit être compensée par une hausse correspondante des indemnités cantonales.
- 9.5 Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif de lui soumettre une adaptation du présent arrêté sur l'offre si une intervention s'avère nécessaire suite aux mesures d'allègement qu'il a adoptées.

Au nom du Conseil-exécutif
Le chancelier:
Auer



Annexes :

- Annexe I Tableaux des lignes de transport local
- Annexe II Plans du réseau des lignes de la CRT Bienne - Seeland - Jura bernois et de la CR 1–6