



Arrêté du Grand Conseil

Date de la séance du GC : 9 mars 2021
N° d'affaire : 2020.BVD.4550

Arrêté sur l'offre de transports publics pour la période d'horaire 2022 à 2025

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 2022 à 2025.

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 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM ; RS 742.41)
- 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)
- 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.
- 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.
- Les transports publics doivent être conçus de manière à convenir aux personnes handicapées.
- L'offre en transports publics est 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.

4. Offre 2022 à 2025 pour le transport régional et local

- 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, II et III, qui font partie intégrante du présent arrêté.
- 4.2 L'élaboration de l'offre sur les différentes lignes 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

- Intégration des trains RE Berne – Olten dans le niveau d'offre 1
- Intégration de la ligne RE (GoldenPassExpress) Zweisimmen – Gstaad (– Montreux) dans le niveau d'offre 1
- Intégration de la ligne de bus Lyss – Bellmund dans le niveau d'offre 1
- Prolongement de la ligne de bus Berthoud – Kirchberg, Neuhof jusqu'à Aefligen (niveau d'offre 3)
- Intégration de la ligne de bus Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Village dans le niveau d'offre 1
- Prolongement de la ligne de bus Aeschi – Spiez jusqu'à Spiez, embarcadère (niveau d'offre 1)
- Prolongement de la ligne de bus Spiezwiler – Spiez, gare jusqu'au quartier Bürg (niveau d'offre 1)

Modifications de l'offre

- Classement de la ligne Konolfingen – Thun dans le niveau d'offre 4
- Classement de la ligne de bus Bienne – Orpond (– Meisberg) dans le niveau d'offre 4
- Classement de la ligne de bus (Bienne –) Bellmund – Jens dans le niveau d'offre 2
- Classement de la ligne de bus Soleure – Büren a.A dans le niveau d'offre 3
- Déclassement de la ligne de bus Langenthal – Thunstetten dans le niveau d'offre 1
- Classement de la ligne Langenthal Bahnhof – Porzi-Areal (– Lotzwil) dans le niveau d'offre 4
- Classement de la ligne de bus Berthoud – Lyssach, Kernenriedstrasse dans le niveau d'offre 4
- Classement de la ligne de bus Koppigen – Wynigen dans le niveau d'offre 2
- Classement de la ligne de bus Berthoud – Fischermätteli (– Heimiswil) dans le niveau d'offre 2
- Classement de la ligne de bus Ramsei – Langnau dans le niveau d'offre 2
- Classement de la ligne de bus Berne – Wohlen – Uetligen (– Kirchlindach – Zollikofen) dans le niveau d'offre 3
- Classement de la ligne de bus Wabern – Niedermuhlern dans le niveau d'offre 3
- Déclassement de la boucle Hôpital du bus local de Münsingen dans le niveau d'offre 1
- Classement de la boucle Sonnhalde du bus local de Münsingen dans le niveau d'offre 4
- Classement de la ligne de bus Spiez, gare – Spiezwiler dans le niveau d'offre 2
- Classement de la ligne de bus Adelboden, Post – Adelboden, Ausserschwand dans le niveau d'offre 2
- Classement de la ligne de bus Saanen – Gstaad – Gsteig dans le niveau d'offre 2
- Classement de la ligne de bus Interlaken – Habkern dans le niveau d'offre 2
- Classement de la ligne de bus (Interlaken–) Wilderswil – Gsteigwiler dans le niveau d'offre 3

Lignes supprimées

- Suppression du tronçon Melchnau – Grossdietwil de la ligne de bus Langenthal – Melchnau – Grossdietwil
- Suppression du tronçon Rumisberg – Wolfisberg de la ligne de bus Wangen – Farnern
- Suppression du tronçon Langenthal Gare – Schoren/Ochsen du réseau de bus urbains de Langenthal (remplacement par la ligne 52)

5. Offre 2022 à 2025 pour le transport local dans les villes et les agglomérations

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 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 centres

L'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 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 LCPT, 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 Bienne, Langenthal, Berthoud et Berne :

Bienne

- Nouveau tracé et classement de la ligne Brugg – Bienne Gare – Place d'Orpond dans un niveau d'offre supérieur
- Nouvelle ligne Petit-Marais – Bienne Gare – Bois-Devant
- Nouveau tracé et déclassement de la ligne Nidau Beunden – Bienne Gare – Mine d'Or – Bois-Devant
- Nouveau tracé de la ligne Nidau gare – Bienne gare – Centre hospitalier
- Nouveau tracé de la ligne Port Bellevue – Nidau – Bienne Gare – Centre hospitalier
- 22.007 : (la ligne est supprimée)

Langenthal

- Nouveau tracé et classement de la ligne Langenthal Gare – Langenthal Sud / Lotzwil Unterdorf dans un niveau d'offre supérieur

Berne

- Intégration de la ligne de bus Berne Gare – Wyleregg comme ligne indépendante, échelon A
- Classement de la ligne de bus Berne Gare – Blinzern dans l'échelon C
- Intégration de la ligne de bus Brünnen – Niederwangen – Kleinwabern dans l'échelon A

- Classement de la ligne de bus Kappelisacker – Guisanplatz – Egghölzli – Gümligenfeld (– Allmendingen / Gümligen) dans l'échelon B

6. Offre de transport nocturne 2022 à 2025

- 6.1 Dans le canton de Berne, l'offre de transport nocturne est actuellement financée via les contributions au déficit des communes.
- 6.2 Les offres de nuit sont cofinancées par la Confédération si elles sont sans suppléments et présentent une rentabilité minimale.
- 6.3 L'offre de transport nocturne est intégrée dans l'offre de base cantonale. Il s'agit des lignes de bus suivantes :
- Berne – Zollikofen – Münchenbuchsee
 - Berne – Guisanplatz
 - Berne – Ittigen – Bolligen – Boll – Utzigen
 - Berne – Viktoriaplatz – Ostermundigen Rüti
 - Berne – Ostring – Ostermundigen Zollgasse
 - Berne – Muri – Gümligen – Worb Dorf – Biglen
 - Berne – Saali
 - Berne – Elfenau
 - Berne – Weissenbühl – Wabern – Kehrsatz – Belp
 - Berne – Wabern
 - Berne – Fischermätteli – Köniz Weiermatt
 - Berne – Köniz – Schliern
 - Berne – Wander – Blinzern
 - Berne – Bümpliz – Niederwangen – Neuenegg – Laupen
 - Berne – Hinterkappelen – Wohlen – Innerberg
 - Berne – Kirchlindach – Meikirch – Wahlendorf
 - Berne – Länggasse
 - Berne – Bremgarten
 - Berne – Schüpfen – Lyss – Bienne
 - Berne – Jegenstorf – Soleure
 - Berne – Herzogenbuchsee – Langenthal
 - Kiesen – Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand
 - Berne – Berthoud – Hasle – Rüegsau – Sumiswald
 - Berne – Münsingen – Kiesen – Thoune – Interlaken Ouest
 - Berne – Schwarzenburg (–Rüschegg) – Riggisberg
 - Berne – Flamatt – Düdingen – Fribourg
 - Berne – Morat/Kerzers – Anet – Sugiez
 - Berne – Brünnen–Gümmenen–Laupen
 - Belp – Riggisberg – Seftigen – Gurzelen
 - Münsingen – Konolfingen – Langnau – Trubschachen
 - Thoune – Steffisburg – Schwarzenegg – Heimenschwand
 - Thoune – Goldiwil – Heiligenschwendi
 - Thoune – Hilterfingen – Oberhofen – Sigriswil – Merligen
 - Thoune – Gwatt – Reutigen – Wimmis – Erlenbach i.S.
 - Thoune – Thierachern – Blumenstein – Amsoldingen
 - Thoune – Uetendorf – Seftigen – Wattenwil – Längenbühl – Thierachern
 - Bienne – Pieterlen – Granges – Soleure

- Bienne – Tavannes – Moutier – Delémont
- Sonceboz-Sombeval – St-Imier – La Chaux-de-Fonds
- Tavannes – Tramelan – Saignelégier
- Bienne – Täuffelen – Erlach
- Bienne – La Neuveville
- Bienne – Meinisberg – Büren – Lyss / Arch
- Bienne – Port – Bellmund – Jens – Kappelen – Aarberg – Lyss
- Interlaken – Wilderswil – Lauterbrunnen – Grindelwald
- Interlaken – Brienz – Meiringen
- Spiez – Frutigen – Adelboden
- Soleure – Oberdorf – Grenchen – Arch – Soleure
- Soleure – Niederbipp – Wangen a.A. – Deitingen – Soleure
- Soleure – Gerlafingen – Kriegstetten – Derendingen – Subingen – Herzogenbuchsee – Aeschi
- Berne – Bethlehem Kirche – Bümpliz Post – Berne
- Berne – Bümpliz Post – Bethlehem – Kirche – Berne

Les titres de transport habituels sont valables.

Les lignes de nuit doivent présenter un taux de couverture minimum de 10 %. Les exigences liées au taux d'utilisation se fondent sur les exigences du niveau d'offre 1.

7. Exploitations pilotes

- 7.1 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 d'études de marché et permettent ainsi de préparer le prochain arrêté sur l'offre en fonction notamment des projets de développement des pôles d'urbanisation au niveau régional et cantonal.
- 7.2 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.
- 7.3 Le crédit pour la subvention cantonale est approuvé par l'organe financièrement compétent sur la base d'une demande de l'organisme intéressé.

8. Elaboration des tarifs, transport de marchandises et systèmes de motorisation alternatifs

- 8.1 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.

Les communautés tarifaires suivent en principe l'évolution des tarifs nationaux.

- 8.2 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. Les rabais sur les tarifs pour les habitants et habitantes de ces villages entraînent des pertes qui sont compensées par le canton.

- 8.3 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).
- 8.4 Le canton alloue des subventions pour les surcoûts liés aux bus électriques ou autres systèmes de motorisation alternatifs. Les contributions cantonales sont financées via les indemnités et s'élèvent au maximum à 50 % des surcoûts. Des contributions de tiers sont encore nécessaires pour couvrir les surcoûts, actuellement encore très importants. Il peut s'agir de contributions directes de communes/villes, de fonds propres d'entreprises de transports publics et de contributions fédérales supplémentaires, notamment via le projet d'agglomération ou le fonds prévu pour le climat.

9. Commande des prestations d'infrastructure

L'exploitation et l'entretien du réseau de tram sont financés par le biais de conventions de prestations d'infrastructure.

10. Répercussions financières

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

en millions de francs	2022	2023	2024	2025
Indemnités	272.3	274.1	287.1	295.5
./. participation des communes (art. 12 LCTP)	-90.8	-91.4	-95.7	-98.0
Dépenses nettes à la charge du canton	181.7	182.7	191.4	197.0

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

- 10.2 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).
- 10.3 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.
- 10.4 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'investissements 2022–2025 pour les transports publics.

11. Dispositions finales

- 11.1 Le Grand Conseil prend connaissance du rapport relatif à l'exécution de l'arrêté sur l'offre 2018–2021.
- 11.2 Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif de mettre en œuvre l'arrêté sur l'offre 2022–2025. Le Conseil-exécutif tient compte à cet égard des conséquences de la pandémie du coronavirus sur l'évolution de la demande et renonce le cas échéant à certains aménagements de l'offre prévus dans le présent arrêté.

- 11.3 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.
- 11.4 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.
- 11.5 Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif d'adapter l'ordonnance sur l'offre de transports publics et l'ordonnance sur la participation des communes aux coûts des transports publics de manière à ce que l'offre de transport nocturne puisse être commandée par le canton selon cet arrêté.
- 11.6 Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif de lui soumettre une adaptation du présent arrêté si des mesures d'économie décidées par le Grand Conseil devaient nécessiter une intervention au niveau des transports publics.
- 11.7 Pour respecter les principes qu'il s'est lui-même fixés en ce qui concerne l'offre de transports publics, notamment dans le cadre de sa stratégie de mobilité globale, qui prévoit un transfert modal pour un grand nombre de personnes, le canton est invité à optimiser l'offre de transports publics de manière proactive et en particulier des centres régionaux vers les chefs-lieux cantonaux, ce d'ici au prochain arrêté sur l'offre.

Berne, le 9 mars 2021

Au nom du Grand Conseil



Stefan Costa
Président

Patrick Trees
Secrétaire général