

RAPPORT

présenté par la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

au Conseil-exécutif
à l'attention du Grand Conseil

Arrêté sur l'offre des transports publics pour les périodes d'horaire 2014 – 2017

0	SOMMAIRE.....	3
1	OBJET	6
2	BASES LÉGALES	6
2.1	Confédération.....	6
2.2	Canton.....	7
2.3	Exigences et conditions générales à remplir en application des ordonnances prises en vertu de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV).....	7
2.4	Plan directeur cantonal.....	7
3	PRINCIPES GÉNÉRAUX RÉGISSANT L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS.....	9
4	OFFRE 2014 – 2017 DE TRANSPORT RÉGIONAL DES VOYAGEURS	12
4.1	Principes régissant la desserte locale.....	12
4.2	Principes régissant l'offre de courses	13
4.3	Définition des modes de transport	14
4.4	Bases de détermination de l'offre 2014 - 2017.....	15
4.4.1	Schémas d'offre régionaux 2014 – 2017	15
4.4.2	Modifications de l'offre au niveau du trafic longue distance national	15
4.4.3	Conditions financières générales.....	15
4.5	Offre 2014 – 2017 / Transports ferroviaires	17
4.5.1	RER	17
4.5.2	CRT Bienne – Seeland – Jura bernois.....	18
4.5.3	CRT Haute-Argovie	19
4.5.4	CRT Emmental.....	19
4.5.5	CR Berne-Mittelland	19
4.5.6	CRT Oberland-Ouest.....	19
4.5.7	CR Oberland-Est	20
4.6	Offre 2014 – 2017 / Transport par bus.....	20
4.6.1	CRT Bienne – Seeland – Jura bernois.....	20
4.6.2	CRT Haute-Argovie	21
4.6.3	CRT Emmental.....	21
4.6.4	CR Berne-Mittelland	21
4.6.5	CRT Oberland-Ouest.....	22
4.6.6	CR Oberland-Est	22
5	OFFRE 2014 – 2017 DANS LES VILLES DE BERNE, BIENNE ET THOUNE	23
5.1	Principe régissant la desserte.....	23
5.2	Berne	23
5.3	Bienne	24
5.4	Thoune	24
6	EXPLOITATIONS PILOTES	25

6.1	Prolongation des exploitations pilotes en cours et autorisation pour de nouvelles exploitations pilotes	25
6.2	Participation du canton	25
6.3	Approbation des crédits	25
7	GESTION, SÉCURITÉ ET ÉLABORATION DES TARIFS	25
7.1	Gestion efficace	25
7.2	Sécurité dans les transports publics	25
7.3	Tarification appropriée	26
7.4	Politique tarifaire	26
7.5	Evolution future des communautés tarifaires	27
7.6	Mesures tarifaires à Lauterbrunnen	28
8	RÉPERCUSSIONS EN TERMES DE FINANCES ET DE PERSONNEL	28
8.1	Évolution des indemnités	28
8.1.1	Prescriptions et conditions générales	28
8.1.2	Répartition des coûts entre la Confédération et les communes	29
8.1.3	Evolution de l'offre de transport commandée	30
8.1.4	Taux de couverture des coûts	30
8.1.5	Situation financière en 2013	31
8.1.6	Evolution des indemnisations 2014 - 2017	32
8.2	Approbation du crédit	33
8.3	Compte des investissements	33
9	DISPOSITIONS FINALES	33
9.1	Exécution de l'arrêté sur l'offre 2010 – 2013	33
9.2	Application de l'arrêté	33
9.3	Examens du mode de transport	34
9.4	Modification de l'arrêté sur l'offre ci-joint	34
9.5	Prise en compte des modifications de la clef de répartition des coûts entre la Confédération et le canton	34
9.6	Adaptation compte tenu de l'examen des offres et des structures du canton	34
9.7	Evaluation de la durabilité	34
9.8	Conséquences pour l'économie	34
10	PROPOSITION	35
11	ANNEXES	35

0 SOMMAIRE

Pour fixer l'évolution de l'offre de transports publics à moyen terme, l'article 14 de la loi cantonale sur les transports publics (LCTP) prévoit un arrêté du Grand Conseil. Après avoir pris connaissance des répercussions financières, le Grand Conseil fixe, par l'arrêté ci-joint, les points essentiels de l'évolution de l'offre de transports publics régionaux pour la période 2014 à 2017. Les entreprises de transport recevront un montant fixé à l'avance (indemnité) pour une offre définie avec précision et donnant lieu à une commande. Il est exclu de couvrir un déficit a posteriori.

Le présent arrêté relève de la compétence exclusive du Grand Conseil.

La législation fédérale (loi sur les chemins de fer et ordonnances afférentes) impose la mise en place d'une desserte minimale des localités de plus de 100 habitants et d'une offre de base de transports publics. En règle générale, chaque commune ou chaque localité d'une certaine importance devrait bénéficier d'une offre de transports publics, dans la mesure où les valeurs indicatives prévues dans l'ordonnance cantonale sur l'offre pour le taux minimal d'utilisation et de couverture des coûts sont atteintes.

Par son arrêté sur l'offre, le Grand Conseil définit les principaux éléments constitutifs de l'offre de transports publics pour la période 2014 à 2017 à savoir :

- le réseau des lignes de transports publics ;
- les modes de transport (train, autobus) ;
- le niveau d'offre de chaque ligne.

La description de l'offre repose sur les quatre niveaux prévus dans l'ordonnance sur l'offre et résumés ci-dessous :

Niveau d'offre	Nombre minimal d'allers retours par jour ouvré	Nombre maximal d'allers retours par jour ouvré	Cadence
1	4	15	Cadence moins élevée que la cadence horaire ou mode d'exploitation non conventionnel
2	16	25	Cadence horaire environ
3	26	39	Cadence semi-horaire environ
4	40	pas de plafond	Cadence plus élevée que la cadence semi-horaire

Le niveau d'offre 4 ne donne qu'une idée imprécise de l'offre sur les lignes urbaines. Cette dernière a donc été subdivisée en trois échelons pour les villes de Berne, Bienne et Thoun : :

Echelons du niveau d'offre 4	Niveau d'offre (allers retours par jour ouvré)	Cadence approximative
A	< 60	20 – 30 minutes
B	60 - 120	10 – 20 minutes
C	> 120	moins de 10 minutes

Les trois éléments constitutifs de l'offre – le réseau des lignes, les modes de transport et l'offre – sont représentés graphiquement dans les plans de lignes et les tableaux annexés à l'arrêté.

L'annexe fait partie intégrante de l'arrêté.

Les quatre niveaux d'offre ne permettent pas de définir l'offre de manière suffisamment concrète. Le Conseil-exécutif doit donc être habilité à définir le nombre précis de courses par tronçon dans les plages déterminées. A cet égard, il tiendra compte de la demande les jours ouvrés et les week-ends ainsi que des fluctuations durant la journée.

L'attribution d'un niveau d'offre à chaque ligne repose essentiellement sur les schémas d'offre présentés par les conférences régionales des transports. En règle générale, l'offre actuelle est

maintenue et les niveaux d'offre également. Ces derniers constituent donc les objectifs à atteindre en matière d'offre pour la période d'horaire 2014 à 2017.

Compte tenu de la situation financière du canton, l'offre actuelle est largement maintenue en l'état pour la période 2014 à 2017. Les propositions des conférences régionales et des conférences régionales des transports sont rejetées à quelques exceptions près. Quant aux aménagements ponctuels, ils sont en majeure partie financés par des économies réalisées dans le cadre d'optimisations et de réductions de l'offre. Le plan financier actuel 2014 à 2016 est respecté.

L'évolution de la demande de transports publics locaux et régionaux a été extrêmement élevée ces dernières années, atteignant quatre pour cent par an. Elle continuera probablement à augmenter fortement dans un futur proche étant donné que, outre les pronostics à la hausse concernant la demande, un net changement de comportement en matière d'utilisation des transports publics se dessine à l'horizon. Cette tendance va accentuer les problèmes de capacité sur les lignes de bus et de trains qui se traduiront probablement par un transfert vers les transports individuels. Les routes arriveront aussi aux limites de leurs capacités aux heures de pointe, ayant ainsi un impact négatif sur l'accessibilité des pôles économiques du canton. Il en résultera une perte de qualité pour le site économique que représente le territoire cantonal.

Les modifications suivantes sont prévues au niveau des transports régionaux et locaux :

Nouvelles lignes	Extension de l'offre de bus sur appel de la région « La Courtine de Bellelay » jusqu'à Souboz.
	Prolongement de la ligne de bus de citoyens Täuffelen – Aarberg jusqu'à l'hôpital d'Aarberg
	Nouvelle ligne de bus Lyss – Lyssbachpark
	Nouvelle ligne de bus Lyss – Dreihübel
	Nouvelle ligne de bus Lyss – Kornweg
	Prolongement de la ligne de bus Bätterkinden – Kräiligen jusqu'à Lohn-Lüterkofen
	Nouvelle ligne de bus Berthoud Bernstrasse – Geissrütli
	Prolongement de la ligne de bus Wankdorf – Ostermundigen – Eigerplatz jusqu'à Weissenbühl Gare
	Nouvelle ligne de bus Oberdiessbach – Wichtrach (– Münsingen)
	Nouvelle offre de bus entre Boltigen et Zweisimmen pour remplacer les trains qui ne s'arrêtent plus.
	Prolongement de la ligne de bus Interlaken West – Regionalspital jusqu'à Breite/Wellenacher
	Nouvelle ligne de bus Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher
	Nouvelle ligne de bus Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi
	Prolongement de la ligne de bus Meiringen – Unterbach jusqu'à Brienzwiler Gare
Modifications de l'offre	Arrêt supplémentaire à Ausserholligen du S1 Berne – Fribourg
	Reclassement du tronçon Urtenen – Jegenstorf du S8 Berne – Jegenstorf (– Soleure)
	Reclassement de la ligne de bus Biel/Bienne – Orvin
	Reclassement de la ligne de bus sur le tronçon Berthoud Hôpital
	Reclassement de la ligne de bus entre Berthoud et Lyssach, Bernstrasse
	Reclassement de la ligne de bus entre Escholzmatte et Schangnau
	Transformation de la ligne de bus Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten en une ligne de bus de citoyens
	Déclassement de la ligne de tram Berne Gare – Weissenbühl
	Reclassement de la ligne de bus Eigerplatz – Ostermundigen – Wankdorf
	Reclassement de la ligne de bus Weyermannshaus – Niederwangen
	Reclassement de la ligne de bus entre Münsingen et Wichtrach

Lignes supprimées	Déclassement de la ligne de bus Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld
	Déclassement de la ligne de bus Boll-Utzigen – Utzigen
	Tracé de la ligne Wichtrach – Kirchdorf – Kaufdorf par Kaufdorf au lieu de Toffen
	Reclassement de la ligne de bus local Interlaken
	Reclassement de la ligne Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg
	Suppression de la ligne Gare – Sur Menué du bus local de Moutier
	Suppression du tronçon Bienne/ Champs-de-Boujean de la ligne de bus Biel/Bienne – Perles
	Suppression de la branche Vingelz – Alfermée
	Suppression du tronçon Bienne, Champs-de-Boujean – Place d'Orpond de la ligne de bus Péry-Reuchenette – Place d'Orpond
	Suppression du tronçon Mâche – Place d'Orpond – Place du Breuil – Gare de Bienne de la ligne Débarcadère – Gare– Champs-de-Boujean – Mâche Place d'Orpond – Gare de Bienne
	Abandon du prolongement de la ligne de bus Zollikofen – Worblaufen – Breitenrain jusqu'à la Fosse aux ours
	Suppression de la ligne de bus Belp Gare – Hühnerhubel
	Suppression de la ligne de bus Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand

L'offre de transports publics régionaux prévue dans l'arrêté peut être mise en œuvre avec les moyens financiers inscrits actuellement dans le plan financier 2014 – 2016.

Les communautés tarifaires et d'abonnement Libero et BeoAbo ainsi que la participation aux communautés tarifaires extracantonales sont maintenues. L'actuel ABO zigzag deviendra partie intégrante de la communauté tarifaire Libero. Pour les régions des zones limitrophes, des solutions sont à examiner et à mettre en œuvre avec les communautés tarifaires voisines.

Le canton de Berne commande et finance les transports publics conjointement avec la Confédération et les communes. En principe, les coûts sont répartis de la manière suivante :

Secteur	Financement		
Trafic longue distance et infra-structures ferroviaires nationales	– Confédération (pas d'indemnités du canton et des communes)		
Trafic régional et infrastructures ferroviaires régionales	– Confédération	– Canton	– Communes
Trafic local et trafic urbain	– (Confédération)	– Canton	– Communes
Mesures tarifaires	– (Confédération)	– Canton	– Communes

L'arrêté sur l'offre ci-joint aura vraisemblablement les répercussions financières suivantes :

	Arrêté sur l'offre 2014 - 2017				
	2013	2014	2015	2016	2017
Indemnités du canton / des communes - PLAN (années d'horaire)	287.1	297.1	302.9	308.8	315.2
Budget et plan financier (valeurs annuelles)	284.7	298.4	305.4	305.4	
Différence par rapport au budget et au plan financier	2.4	-1.3	-2.5	3.3	315.2

Les dépenses nettes du canton de Berne vont probablement s'accroître de 12,1 millions de francs entre 2014 et 2017. Cela correspond à une hausse annuelle de deux pour cent due notamment aux coûts du matériel roulant (amortissements et intérêts pour matériel nouveau et

supplémentaire), à l'augmentation générale des coûts, aux frais consécutifs aux amortissements en raison d'investissements dans l'infrastructure et aux petites adaptations de l'offre.

Les crédits pour la période d'horaire 2014 à 2017 sont approuvés par le Conseil-exécutif. Les décisions portant sur des mesures qui exigent une modification de l'arrêté ci-joint doivent être soumises au Grand Conseil.

1 OBJET

Pour fixer l'évolution de l'offre de transports publics à moyen terme, la LCTP prévoit un arrêté du Grand Conseil. Le parlement doit pouvoir décider de l'aménagement de l'offre de transports publics non touristiques après avoir pris connaissance des souhaits des régions et des communes ainsi que 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 destiné au financement des investissements dans les transports publics.

Le présent document constitue le rapport du Conseil-exécutif sur l'évolution de l'offre à moyen terme au sens de l'article 14 LCTP.

Le Grand Conseil définit les grands axes de l'évolution de l'offre à moyen terme par l'arrêté ci-joint. Cette évolution repose sur le schéma d'offre cantonal et sur les schémas d'offre régionaux.

En principe, l'arrêté sur l'offre est valable pour les quatre années d'horaire de la période considérée (de décembre 2013 à décembre 2017), sous réserve expresse des modifications pouvant résulter d'une évolution des conditions générales.

Le projet de crédit-cadre d'investissement 2014 – 2017 devra être soumis au Grand Conseil en même temps que l'arrêté sur l'offre 2014 – 2017. Le crédit-cadre repose sur l'arrêté sur l'offre et sur la planification de l'évolution de l'offre à long terme.

En décembre 2010, le canton a invité les conférences régionales des transports à lui soumettre des schémas régionaux à partir de l'offre existante et compte tenu des études menées pendant les années précédentes. C'est sur ces schémas régionaux que repose le schéma d'offre cantonal. Toutefois, pour des raisons financières en particulier, il n'a pas été possible de tenir compte de tous les éléments des schémas d'offre régionaux. Le schéma d'offre cantonal a été envoyé en consultation en août/septembre 2012 puis remanié en fonction des réponses reçues.

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 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)

- Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR ; RS 742.101.2)

2.2 Canton

- 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 631.11), 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 Exigences et conditions générales à remplir en application des ordonnances prises en vertu de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV)

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

- Le transport régional englobe non seulement le transport régional des personnes, mais aussi l'infrastructure des chemins de fer privés.
- 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 sont transportées sur les tronçons les plus fréquentés d'une ligne, il faut proposer une cadence horaire continue comportant 18 allers retours.
- Une fréquence plus élevée que la cadence horaire peut être proposée pour faire face à des problèmes de capacité ou répondre aux exigences de l'aménagement du territoire ou de 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 qui relient des localités ou parties de localités déjà desservies 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.

2.4 Plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal a été approuvé par le Conseil-exécutif en février 2002 et des adaptations y ont été apportées en 2010. Il met notamment en évidence les rapports transversaux entre les différents secteurs et formera un cadre général de coordination pour les plans sectoriels. Dans le domaine des transports publics, il fixe les principes importants du point de vue de l'aménagement du territoire et les priorités cantonales d'ordre supérieur.

Le schéma cantonal d'offre de transports publics fait donc office de plan technique et porte sur une période de quatre ans. Le plan directeur et le schéma cantonal d'offre sont élaborés d'entente entre les services administratifs compétents. L'arrêté cantonal sur l'offre est adapté au contenu du plan directeur cantonal, il prend en compte les stratégies et il est en accord avec les mesures énumérées.

La fiche de mesures B_02 contient les mesures issues des projets d'agglomération « transports et urbanisation ». Il s'agit entre autres de mesures d'infrastructure pour les transports publics.

La fiche de mesures B_04 du plan directeur cantonal fixe des objectifs et des priorités dans les transports publics régionaux / RER. L'arrêté cantonal sur l'offre contribue à la réalisation des points suivants : maintien de l'offre et extension ciblée et optimisée sur le plan de la demande et du potentiel, amélioration de la qualité, extension des lignes diamétrales, extension de l'offre RER, cadence semi-horaire intégrale sur l'ensemble du réseau RER, examen des liaisons tangentielles actuelles et nouvelles.

Les adaptations 2004 et surtout 2006 du plan directeur ont conféré une nouvelle dimension à la coordination entre « Urbanisation et transports » : lors de la délimitation de nouvelles zones, des critères précis empêchent la création de zones à bâtir d'une certaine importance qui ne seraient pas desservies par les transports publics. Les petites communes surtout exercent une pression croissante pour que les liaisons par les transports publics soient améliorées. Dans le plan directeur, la qualité de la desserte est définie selon six classes distinctes. Les dispositions correspondantes sont réglées dans les fiches de mesures A_01, A_05 et B_10.

La fiche de mesures C_01 fixe le réseau de centres du canton de Berne. Instrument de pilotage, ce réseau doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- Renforcer les centres et leurs agglomérations en tant que sites économiques.
- Utiliser les ressources cantonales de manière ciblée.
- Créer une marge de manœuvre pour les centres et leurs axes de développement et mettre fin à la décentralisation.
- Maintenir les pôles d'approvisionnement et les lieux d'identification dans toutes les parties du canton.

3 PRINCIPES GENERAUX REGISSANT L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS

Objectifs de la politique cantonale des transports

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 dans l'article concernant l'objectif.

- La loi doit garantir une offre suffisante du point de vue économique et social en termes de prestations de transports publics, 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.
- A 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 ;
 - entretenir une coopération active avec les cantons voisins.

Le programme gouvernemental de législature 2011 – 2014 se fonde sur le principe du développement durable. Il s'agit de donner des impulsions positives pour :

- l'activité économique ;
- la solidarité sociale ;
- la protection des ressources naturelles dans le canton de Berne.

Le Conseil-exécutif en a déduit huit priorités. L'une d'elle concerne le développement territorial et la mobilité globale, et donc aussi les transports publics : pour s'inscrire dans une logique de développement durable, il faut atténuer l'impact négatif du trafic, développer les liaisons nationales et internationales et promouvoir l'extension du milieu bâti dans des endroits bien desservis.

Le programme de législature précise entre autres, au sujet de cette priorité, que l'infrastructure de transport doit être modernisée dans le cadre des projets d'agglomération. La mise en œuvre des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation doit permettre de favoriser l'extension du milieu bâti dans des endroits centralisés et bien desservis.

Dans sa Stratégie globale de la mobilité, le Conseil-exécutif a concrétisé ces mandats et a fixé comme objectif premier pour les transports publics d'augmenter la part de marché de ces derniers au détriment du trafic individuel motorisé. L'offre de transports publics doit contribuer de manière décisive à réduire l'impact sur l'environnement et la consommation d'énergie du trafic global. Les transports publics doivent promouvoir l'attractivité économique du canton et contribuer à fournir une desserte de base à tous les groupes de la population, dans toutes les régions.

Pour atteindre cet objectif principal, il convient de suivre les axes ci-dessous :

- augmentation de la disponibilité des transports publics ;
- conception attractive et qualitativement élevée de l'offre de transports publics ;
- exploitation des transports publics plus respectueuse de l'environnement et moins gourmande en énergie ;
- garantie du financement des transports publics notamment par une augmentation du taux de couverture des coûts ;

- nouvelle conception, tournée vers l'avenir, du partage des rôles entre les différents partenaires et du paysage des transports publics (structures d'exploitation).

Principes régissant l'offre des transports publics

Les bases légales de la Confédération et du canton, ainsi que les objectifs de la politique cantonale en matière de transports permettent de définir certains principes. Ceux-ci sont commentés et expliqués ci-dessous.

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.

En règle générale, les localités d'une certaine importance, ainsi que les lieux d'habitation et de travail importants, doivent être desservis. Les transports publics jouent un rôle important sur les plans social, économique et politico-régional. Service public, ils permettent aux citoyens et aux citoyennes du canton d'avoir accès à la mobilité et aux services ainsi qu'aux centres de ravitaillement situés en dehors de leur commune.

Les transports publics sont le mode de transport de base à l'intérieur des agglomérations et entre elles.

La demande élevée en prestations de transport dans et entre les agglomérations est une condition justifiant l'engagement de moyens en faveur des transports publics comme alternative au transport individuel. Les transports publics y représentent le mode de transport de base, qui doit y occuper une place plus importante que le transport individuel motorisé. Dans les agglomérations, l'offre en transports publics doit être assez étoffée de sorte qu'une part si possible importante des personnes ait recours à ce mode de transport. Entre les agglomérations, des trains longue distance doivent asseoir le positionnement des TP. Il est essentiel que le trafic longue distance dispose de bonnes liaisons avec les transports publics des agglomérations et le trafic lent. En plus des objectifs en matière de protection de l'environnement, il est également souhaitable que le réseau routier, qu'il n'est guère possible d'étendre, soit accessible à ceux qui sont obligés d'avoir recours au transport par la route.

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 conceptions du transport.

Dans les centres régionaux et les zones à densité de population moyenne, il y a des limites au remplacement du trafic motorisé individuel par les transports publics. En fonction des caractéristiques de chaque secteur, et notamment des contraintes imposées aux personnes et à l'environnement, la priorité doit être donnée soit aux transports publics, soit au trafic individuel, mais il ne s'agit pas d'exclure totalement l'un ou l'autre. Une importance particulière doit être accordée au transport combiné (park+ride, bike+ride).

Dans les zones à faible densité de population, les transports publics garantissent une mobilité minimale.

Pour promouvoir le développement économique et freiner l'exode rural, les régions à faible densité de population doivent disposer de bonnes liaisons de transport. Même si le degré de motorisation est important, de grands groupes de la population (p. ex. les jeunes et les personnes âgées) n'ont pas la possibilité d'utiliser un véhicule privé. L'intégration sociale et économique exige toutefois un minimum de mobilité pour tous. Les transports publics, qui devraient être proposés dans ces régions, doivent assurer une desserte minimale et il faut veiller à engager les moyens de manière appropriée. Les modes d'exploitation non

conventionnels conviennent également dans ce cas (bus sur appel, offres adaptées à la demande, bus de citoyens).

Il faut faire coïncider l'offre et la demande. Les paramètres à utiliser à cet effet figurent dans l'ordonnance sur l'offre.

La demande **existante** est le facteur le plus important dans l'élaboration et l'aménagement de l'offre. La demande **potentielle** peut également entrer en ligne de compte dans certains cas. Conformément à la loi fédérale sur le transport de voyageurs, il est impératif de satisfaire la demande existante. Il faut assurer le transport de l'ensemble des usagers en veillant à une qualité acceptable, ce qui implique la mise à disposition des capacités nécessaires. Les règles pour faire coïncider l'offre et la demande sont établies dans l'ordonnance sur l'offre.

Lors de l'élaboration de l'horaire, il faut viser un système cadencé, de bonnes correspondances et l'utilisation efficace des moyens d'exploitation.

Le réseau national de trains InterCity et directs repose sur un système cadencé, c'est-à-dire que les départs et les arrivées ont lieu toutes les demi-heures ou toutes les heures. Le transport régional doit lui aussi fonctionner selon un système cadencé, auquel il ne pourra être dérogé qu'exceptionnellement si le marché l'exige. Pour assurer au maximum la continuité de la chaîne de transport, il faut optimiser les correspondances. De plus, les horaires doivent être conçus de manière à tirer le meilleur parti possible des moyens d'exploitation.

Dans la mesure du possible, les transports publics doivent être conçus de manière à convenir aux handicapés.

La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand) exige que les aménagements des transports publics (constructions, installations, systèmes de communication, distribution de billets) et les véhicules soient adaptés aux besoins des personnes handicapées. Selon l'article 11, des exceptions sont admises lorsqu'il y a disproportion entre l'avantage qui sera procuré aux personnes handicapées et les dépenses qui en résulteraient. S'il est renoncé à tort à l'élimination de l'inégalité, les CFF, l'entreprise concessionnaire ou la collectivité publique mise en cause est tenue en vertu de l'article 12 LHand de prévoir une solution de rechange appropriée (p.ex. un service de transport pour personnes handicapées).

En vertu de l'article 22 LHand, fin 2023 au plus tard, les installations et les véhicules des transports publics devront être adaptés aux besoins des personnes handicapées. Les systèmes de communication et les systèmes d'émission des billets doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées d'ici à fin 2013. L'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHAnd) concrétise les exigences fonctionnelles posées aux installations, aux véhicules et aux services des transports publics, ainsi que les conditions préalables pour l'octroi d'aides financières.

L'offre en transports publics doit être développée dans une perspective d'avenir.

La qualité de l'offre des transports publics est en grande partie déterminée par les infrastructures. Des adaptations au niveau des infrastructures (rail et route) nécessitent en général un important engagement de moyens et un horizon de planification et de réalisation relativement long. De plus, une partie des usagers des TP perçoivent les changements de l'offre comme une dégradation des conditions, soit parce que les avantages s'accompagnent de certains inconvénients, soit parce qu'ils peuvent également être à l'origine de modifications de comportements. Pour le développement des transports publics, il est donc essentiel que les acteurs concernés optent pour une démarche coordonnée et que les planifications soient effectuées sur le long terme. Les offres doivent par ailleurs être développées de manière à ce que le déroulement des différentes étapes soit logique et qu'il ne soit pas nécessaire de

revenir sur les changements introduits. Dans cette procédure, le canton, commanditaire de l'offre et partenaire de financement des infrastructures, joue un rôle central.

Pour les trajets de 15 minutes au plus, voyager debout est considéré comme étant tolérable.

Il n'est pas économiquement judicieux de dimensionner l'offre de TP uniquement en fonction du nombre de places assises. Les passagers n'exigent pas non plus de disposer d'une place assise dans tous les cas. Dans les véhicules dotés de zones aménagées en conséquence, de nombreux passagers choisissent de rester debout pour de petits trajets même s'il reste des places assises. L'offre de places assises et debout est fixée selon les principes suivants pour les transports locaux et régionaux du canton de Berne :

- 1^{re} classe : pas de place debout ;
- 2^e classe : possibilité de devoir voyager debout pour un trajet de 15 minutes au plus ;
- Pour calculer le nombre de places debout, il faut tenir compte de l'attractivité pour les passagers et des exigences posées pour que l'exploitation se déroule sans encombre (pas de retard dû au changement de passagers). En pratique, les valeurs indicatives suivantes ont fait leurs preuves : 2 personnes / m² dans le bus, 3 personnes / m² dans le train (hormis les surfaces de circulation).
- La valeur de comparaison appliquée est le 80^e percentile de la demande, c'est-à-dire qu'un train, ou les trains aux heures de pointe ne peuvent excéder cette valeur que dans 20 pour cent des cas durant l'année. Si la demande dépasse l'offre de places assises et debout plus souvent que dans 20 pour cent des cas, des mesures doivent être prises pour augmenter les capacités.
- En dehors des heures de pointe, l'offre doit être dimensionnée sans tenir compte des places debout. Il est possible de faire des exceptions pour de très courts trajets (trafic courte distance).
- Lors de l'acquisition de véhicules de transports locaux et régionaux et en fonction de leur zone d'utilisation, il faut accorder plus d'importance à leur capacité globale qu'à l'offre de places assises (autrement dit, il faut prévoir suffisamment de zones spacieuses et attractives pour les places debout).

4 OFFRE 2014 – 2017 DE TRANSPORT REGIONAL DES VOYAGEURS

En inscrivant chaque ligne de transports publics dans les plans du réseau de lignes et dans les tableaux, le canton définit la nature de l'offre qu'il souhaite financer. Cette définition et sa mise en œuvre sur le terrain reposent sur :

- les principes régissant la desserte,
- les principes régissant l'offre de courses.

4.1 Principes régissant la desserte locale

La législation fédérale (ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs, OITRV) comprend des principes régissant les dessertes locales, mais permet aux cantons de décider des principes adaptés aux conditions spécifiques en dérogation de l'ordonnance fédérale. Dans le cadre de l'ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT), le canton de Berne fait usage de cette possibilité et précise les principes de la Confédération.

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.

Les expériences acquises et les analyses de la situation actuelle montrent que l'offre actuelle est généralement conforme à la demande. Par conséquent, toutes les communes et localités d'une certaine importance qui sont déjà desservies par les transports publics en vertu de l'arrêté sur l'offre 2010 – 2013 le resteront jusqu'en 2017. L'extension de la desserte par les transports publics n'est prévue que dans les régions pouvant démontrer l'existence d'une demande potentielle suffisante.

4.2 Principes régissant l'offre de courses

Dans son arrêté sur l'offre, le Grand Conseil attribue aux lignes un niveau d'offre compris entre 1 et 4. Chaque niveau d'offre se caractérise par un nombre minimal et maximal de courses aller retour par jour ouvré (du lundi au vendredi) proposé sur une ligne donnée. Une telle course se compose d'un aller et d'un retour effectués par une unité-véhicule. Les samedis, les dimanches et les jours fériés, l'offre est généralement réduite par rapport aux jours ouvrés et peut donc tomber au-dessous de la valeur minimale caractérisant le niveau d'offre figurant dans le plan de lignes.

La répartition des courses dans la journée ne relève pas de l'arrêté sur l'offre, mais elle est de la compétence du Conseil-exécutif. L'ordonnance sur l'offre demande que les courses soient en principe réparties de façon à ce que la première course n'arrive pas avant 5 h 30 au lieu de destination (normalement un centre régional) et que la dernière course ne quitte pas ce même lieu après 01 h 00.

Les exceptions à cette règle concernent surtout les derniers départs devant s'aligner sur les correspondances des trains durant les week-ends.

Niveau d'offre 1

Le niveau d'offre 1 assure une offre de base dans l'ensemble du canton et garantit une mobilité minimale dans les zones à faible densité de population. L'offre de base se compose de quatre allers retours minimums et 15 allers retours maximums par jour en exploitation régulière. Le niveau d'offre 1 inclut en outre les modes d'exploitation non conventionnels, comme les bus sur appel, les bus de citoyens, les taxis collectifs et le transport combiné voyageurs/ acheminement postal.

De nouveaux modes d'exploitation non conventionnels sont introduits au titre d'exploitations-pilotes (voir chiffre 6).

Niveau d'offre 2

Le niveau d'offre 2 correspond à la cadence horaire. Il s'applique aux axes de liaison régionaux traversant des zones à densité de population moyenne.

Le niveau d'offre 2 comporte 16 allers retours minimums et 25 allers retours maximums par jour. Il permet d'assurer une cadence horaire continue. Si la demande l'exige, la fréquence peut dépasser la cadence horaire aux heures de pointe.

Niveau d'offre 3

Le niveau d'offre 3 correspond à peu près à la cadence semi-horaire. Il s'applique aux liaisons régionales dans les couloirs à forte densité de population et dans les pôles urbains.

Sur les lignes de niveau 3, les trains ou les autobus effectuent 26 à 39 allers retours par jour. Or 26 allers retours par jour permettent d'assurer une cadence semi-horaire pendant 6 heures (env. 20 allers retours pour la cadence horaire et 6 allers retours supplémentaires pour passer ponctuellement à la cadence semi-horaire) et 39 allers retours par jour, une cadence semi-horaire continue. Parmi les lignes qui doivent proposer une offre de niveau 3 figure en particulier le RER bernois.

Niveau d'offre 4

Dans les agglomérations étendues à forte concentration de population et d'emplois, l'offre de transports publics doit comporter au moins 40 allers retours par jour et par ligne, ce qui

correspond à une cadence semi-horaire au minimum. Le nombre de courses n'est pas plafonné, c'est la demande qui est déterminante.

Dans les agglomérations de Berne, de Bienne et de Thoun, le niveau d'offre 4 est subdivisé en échelons (voir chiffre 5).

Chaque niveau d'offre laisse une marge de manœuvre pour fixer le nombre précis d'allers retours par jour et par ligne. En vertu de l'article 15, lettre a LCTP, le Grand Conseil délègue cette compétence au Conseil-exécutif.

Le nombre optimal de courses aller retour par jour dépend, en plus de la demande, de plusieurs facteurs, notamment des correspondances avec le réseau national ou encore de la disponibilité des véhicules (coûts discontinus). En principe, le canton est tenu de commander aux entreprises de transport la meilleure offre possible aux conditions les plus avantageuses. Les offres présentées par les entreprises de transport servent à calculer le nombre optimal de courses aller retour.

Niveau d'offre	Nombre minimal d'allers retours par jour ouvré	Nombre maximal d'allers retours par jour ouvré	Cadence
1	4	15	Cadence moins élevée que la cadence horaire ou mode d'exploitation non conventionnel
2	16	25	Cadence horaire environ
3	26	39	Cadence semi-horaire environ
4	40	pas de plafond	Cadence plus élevée que la cadence semi-horaire

Les lignes parallèles sur un même tronçon sont comptées comme une seule ligne lorsque l'offre horaire s'en trouve améliorée.

Attribution d'un niveau d'offre aux lignes

L'attribution des niveaux d'offre aux lignes de transports publics ressort des plans de lignes et des tableaux annexés à l'arrêté sur l'offre. Elle est conforme aux principes généraux régissant l'offre de transports publics (chiffre 3 de l'arrêté sur l'offre) et repose pour l'essentiel sur les schémas d'offre des conférences régionales des transports (CRT).

Les lignes ont été généralement attribuées à un niveau en fonction de l'offre actuelle. Ce niveau reflète ainsi le niveau d'offre actuel, qui constitue l'objectif à atteindre pour les périodes d'horaire à venir 2014 – 2017.

Les chiffres 4.5, 4.6 ainsi que 5.2 à 5.4 mentionnent les nouveaux niveaux d'offre pour les lignes qui ont subi un changement. Pour toutes les autres lignes, l'attribution du niveau reste inchangée.

4.3 Définition des modes de transport

La règle veut que le réseau de transports publics soit exploité avec les moyens de transport figurant dans le plan de lignes et les tableaux annexés à l'arrêté sur l'offre pendant toute la période de validité dudit arrêté, en l'occurrence jusqu'en 2017. L'arrêté sur l'offre définit également les modes de transport par rail ou par route.

4.4 Bases de détermination de l'offre 2014 - 2017

4.4.1 Schémas d'offre régionaux 2014 – 2017

Conformément à l'article 16 de la loi sur les transports publics, les Conférences régionales des transports (CRT) élaborent des schémas d'offre régionaux servant de base au schéma d'offre cantonal et à l'arrêté sur l'offre. Ces derniers ont été approuvés par les assemblées de délégués compétentes en mai et juin 2012. Les propositions des conférences régionales et des conférences régionales des transports figurent en annexe.

4.4.2 4.4.2 Modifications de l'offre au niveau du trafic longue distance national

Ces prochaines années, l'offre sera adaptée compte tenu de la construction ou de la mise en exploitation de grandes infrastructures. Les trois adaptations suivantes de l'horaire sont prévisibles pour décembre 2015 au niveau national:

- En raison des travaux dans le secteur de Lausanne, la capacité du nœud de Lausanne sera provisoirement réduite. Il pourrait en découler des adaptations sur les lignes du pied du Jura (Bâle/Zurich – Bienne – Lausanne/Genève). Les cantons seront informés début 2013. Si ces mesures ont des répercussions sur l'offre régionale, l'arrêté ci-joint sera adapté.
- En raison de la mise en service complète de la ligne diamétrale de Zurich et, partant, de la deuxième gare traversante souterraine, les horaires seront modifiés sur diverses lignes du trafic longue distance. Mais les horaires du canton de Berne ne subiront pas de changements importants.
- La ligne Delle – Belfort sera rouverte. Des trains directs circuleront à la cadence horaire entre Bienne et Belfort.

4.4.3 Conditions financières générales

Le volume de prestations du trafic régional et du trafic local commandé conjointement par le canton n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années. Les aménagements de l'offre et de capacités ont eu pour conséquence une hausse marquée des coûts. En contrepartie, l'évolution réjouissante de la demande s'est traduite par une nette augmentation des recettes. Les indemnisations par kilomètre parcouru ont pu être maintenues à un niveau stable en 2012. L'année d'horaire 2013 accuse quant à elle une augmentation radicale des coûts principalement due, outre l'augmentation des coûts des entreprises de transport, au nouveau système de prix du sillon valable dès le 1^{er} janvier 2013 et aux coûts d'investissement liés aux achats importants de matériel roulant. Le besoin d'indemnisation a donc nettement progressé compte tenu de cette hausse massive des coûts.

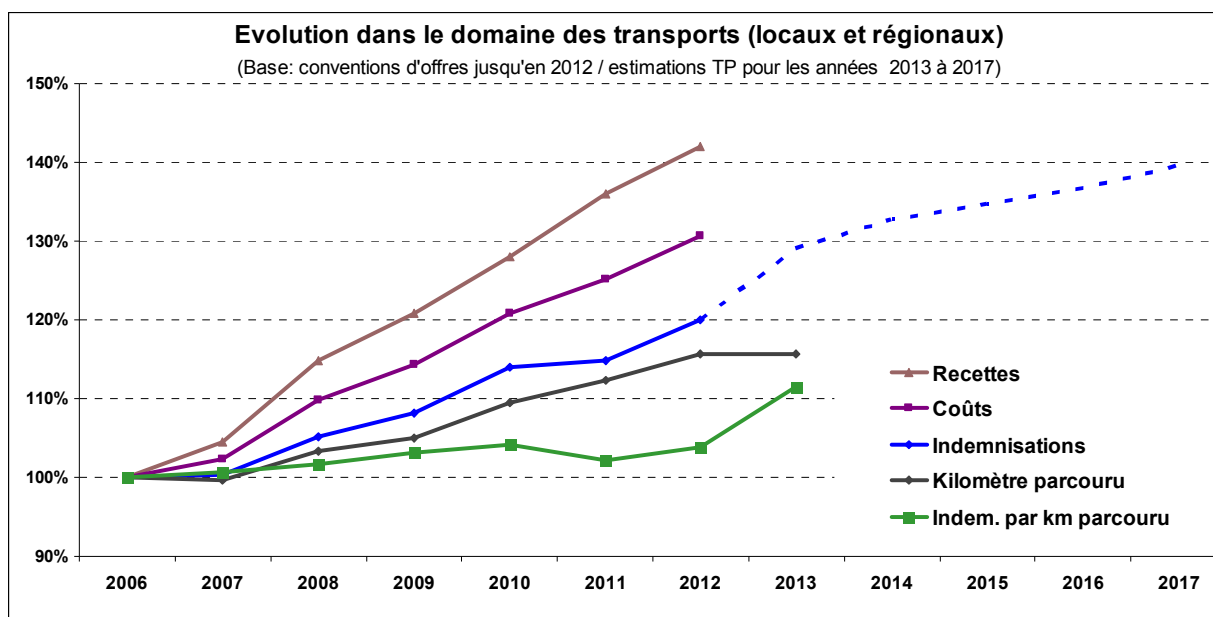


Illustration 1: Evolution dans le domaine des transports

Afin de respecter le budget et le plan financier actuels, il est impératif de restreindre considérablement les indemnités allouées par rapport aux années précédentes. Pour le canton, cela signifie qu'il faut renoncer à des aménagements de l'offre. Par l'arrêté sur l'offre 2014 – 2017 ci-joint, l'étendue de l'offre commandée ne va augmenter que ponctuellement.

Ces prochaines années, il est en outre à prévoir que les besoins d'indemnisation par course-kilomètre vont augmenter. Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- La marge de manœuvre pour prendre des mesures tarifaires visant à couvrir la hausse générale des coûts est très restreinte : ces dernières années, les entreprises de transport pouvaient avoir recours à des mesures tarifaires pour couvrir l'augmentation générale des coûts. Des recettes provenant des mesures tarifaires de décembre 2012, il ne reste cependant rien aux entreprises de transport car ces revenus supplémentaires servent entièrement à couvrir la hausse des prix du sillon dès 2013. La hausse des prix des TP étant un sujet épineux, seules des augmentations de moindre envergure seront probablement possibles dans les années à venir. Par ailleurs, la prochaine hausse des prix du sillon est prévue pour 2017, laquelle devra de nouveau être financée par l'augmentation des tarifs.
- Nouveau matériel roulant
Au cours des années passées, des investissements importants ont été engagés dans un parc de véhicules modernes, compte tenu des années d'exploitation des véhicules et des problèmes de capacité. D'autres renouvellements du matériel roulant sont sur le point d'être réalisés (p. ex. Dosto pour BLS, 2^e tranche NEXT pour RBS et nouveau matériel sur les lignes de ZB). Plus chers à l'achat, les nouveaux véhicules doivent être financés par des emprunts contractés par les entreprises de transport et ils sont généralement plus rapidement amortis. Ils disposent en outre d'un meilleur confort et d'un équipement électronique plus important. Les coûts induits pour les amortissements, les intérêts et l'entretien ne pouvant être qu'en partie couverts par des augmentations de tarif, des besoins plus élevés d'indemnisation se font sentir.
- Evolution des recettes
Bien que la demande continue d'évoluer positivement, les produits ne progressent pas dans les mêmes proportions. Les abonnements, en particulier, sont utilisés plus intensivement. Les recettes par personne-kilomètre baissent en conséquence.

- Evolution du renchérissement
Au cours des dernières années, le renchérissement est resté à un niveau bas. La hausse des coûts est en premier lieu à mettre au compte des coûts d'investissement.
- Evolution des intérêts
Les entreprises de transport ont beaucoup emprunté pour financer leur matériel roulant au cours des dernières années. Ce financement par l'emprunt a pu se faire dans des conditions très favorables grâce au niveau actuel très bas des intérêts. A moyen terme, il faut s'attendre à une hausse des intérêts et du renchérissement.
- Entretien et investissements dans l'infrastructure
L'infrastructure ferroviaire est utilisée de manière toujours plus intense. La durée de vie des installations est abrégée en conséquence. Les besoins en entretien et en renouvellement augmentent d'année en année. Les grands projets d'agglomération à venir dans le domaine des TP entraîneront de nouveaux coûts d'amortissement dans le domaine des infrastructures, lesquels se répercuteront sur les comptes.

Une stagnation de l'évolution des indemnités a donc pour conséquence une réduction de l'offre. Par l'arrêté ci-joint, l'offre pour la période d'horaire 2014 à 2017 sera déjà en majeure partie maintenue dans son état actuel. Les propositions des conférences régionales et des conférences régionales des transports sont rejetées à quelques exceptions près. Quant aux aménagements ponctuels, ils seront en majorité financés par des économies réalisées dans le cadre d'optimisations et de réductions de l'offre. Dans le même temps, tout porte à croire que la demande de transports publics locaux et régionaux va faire un bond en avant dans les prochaines années. Il faut donc s'attendre à ce que les problèmes de capacités actuels s'aggravent et probablement à ce qu'un transfert des transports publics vers les transports individuels s'opère.

L'écart entre les besoins d'indemnisation présentés dans les offres des entreprises de transport et les possibilités de financement des commanditaires menace de se creuser d'année en année. Par conséquent, des économies toujours plus importantes devront être réalisées dans le cadre des négociations sur l'offre.

Si les moyens à disposition pour les indemnités cantonales devaient être réduits lors de prochaines procédures budgétaires, il serait impératif d'adapter l'arrêté ci-joint et de réduire l'offre de TP.

4.5 Offre 2014 – 2017 / Transports ferroviaires

4.5.1 RER

L'offre du RER bernois sera développée comme suit au cours des prochaines années :

Horaire 2014

- La ligne S1 sera entièrement exploitée avec des compositions à double étage. Au cours de l'année 2014, les trains Dosto seront mis en service également sur la S6 et la S3/S31.
- Plus de trains supplémentaires aux heures de pointe sur la S6. La capacité requise est fournie par les trains Dosto.
- S8 : mise en service de compositions « Seconda » de 120 mètres de long.
- Cadence au quart d'heure sur la S8 jusqu'à Jegenstorf (actuellement, un train sur deux fait demi-tour à Urtenen). Cette mesure crée aussi à Jegenstorf plus de possibilités de changements entre le S8 et le RE.

La fixation des priorités le dimanche matin (cadence semi-horaire) doit être adaptée. Avec un décalage de la structure des horaires d'un quart d'heure, il est possible d'améliorer les correspondances avec le trafic longue distance qui sont très mauvaises à Berne. Mais cette amélioration a malheureusement pour conséquence de rallonger la durée du changement à Jegenstorf. Une évaluation des potentiels et des liaisons souhaitées montre que les avantages (correspondances avec le trafic longue distance à Berne pour Urtenen, Schönbühl, Mattstetten, Bäriswil, Moosseedorf, Zollikofen et Münchenbuchsee) l'emportent,

et de loin, sur les inconvénients (durée plus longue du trajet pour les correspondances de Bätterkinden – Zollikofen ou Moosseedorf – Soleure).

- Les arrêts du S31 à Schüpfen seront probablement supprimés à l'été 2013. Le S3 dispose d'une capacité suffisante grâce aux compositions Dosto.

Horaire 2015

- Tous les trains Dosto sont utilisés régulièrement sur la S1, la S3, la S31 et la S6. Seuls des trains Dosto circuleront sur ces lignes. Les trains supplémentaires circulant sur la S6 le matin seront donc supprimés.
- Le S1 s'arrête aussi désormais à Fribourg St-Léonard (nouvelle station) et à Ausserholligen.

Horaire 2016

- Pas de changement

Horaire 2017

- La mise en exploitation du nouveau tunnel à double voie entre Rosshäusern et Mauss réduit la durée du trajet du RE de Neuchâtel de deux minutes et celle du RER également (le temps ainsi gagné sera utilisé pour des arrêts supplémentaires).
- Le S52 fera halte à Stöckacker. De ce fait, la fréquence d'utilisation de cet arrêt en périphérie de Berne est portée de deux à trois trains par heure et par direction.
- Désormais, le S5 s'arrêtera également à Rosshäusern : cet arrêt sera donc desservi toutes les demi-heures. En revanche, la desserte semi-horaire de Riedbach ne sera pas encore possible en 2017.
L'arrêt de Ferenbalm-Gurbrü est supprimé. C'est la condition pour que le S5 puisse s'arrêter à Rosshäusern. Cet arrêt doit en effet faire l'objet d'une réfection (longueur et hauteur de quai insuffisantes) et n'est plus utilisé actuellement que par environ 80 personnes qui y montent et qui y descendent. Comme l'arrêt du S5 ne sera de toute manière plus possible à moyen terme (dès l'instauration de la cadence semi-horaire du RE), la suppression de l'arrêt aura lieu en décembre 2016.

4.5.2 CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Lignes du Jura bernois : Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds (225), Bienne – Sonceboz – Moutier (226), Tavannes – Tramelan – Le Noirmont (237)

Le concept de trains à rames variables figurant déjà dans l'arrêté sur l'offre 2010 – 2013, avec des liaisons directes entre Bienne et la vallée de Tavannes, sera mis en œuvre en décembre 2013. Cette mesure permettra d'augmenter les capacités de transport entre Sonceboz-Sombeval et Bienne.

Pour des raisons financières, l'offre a été réduite entre Sonceboz-Sombeval et Moutier en décembre 2012, la ligne étant peu fréquentée.

Funiculaires Bienne – Macolin (2022) et Bienne – Evillard (2023)

La ligne Bienne – Macolin proposera une cadence au quart d'heure dans la journée pour coïncider avec l'horaire de la ligne 11. Compte tenu de l'accélération de la cadence, il faudra en partie renoncer à l'arrêt Hohfluh.

Une cadence au quart sera instaurée le soir sur la ligne Bienne – Evillard, cette amélioration étant possible sans entraîner de coûts supplémentaires.

A partir de décembre 2013, les trains régionaux de la ligne Bienne – Soleure desserviront le nouvel arrêt de Bienne/Champ-de-Boujean.

Les nombreuses propositions de la CRT Bienne – Seeland – Jura bernois doivent être rejetées vu la situation financière. S'il est nécessaire d'étoffer l'offre pour des raisons de capacité, ces

mesures seront effectuées dans le cadre des niveaux d'offre approuvés par le Grand Conseil. On ne peut aujourd'hui partir du principe que ce sera effectivement le cas.

4.5.3 CRT Haute-Argovie

Les propositions de la CRT Haute-Argovie doivent être rejetées vu la situation financière. S'il est nécessaire d'étoffer l'offre pour des raisons de capacité, ces mesures seront effectuées dans le cadre des niveaux d'offre approuvés par le Grand Conseil. On ne peut aujourd'hui partir du principe que ce sera effectivement le cas.

4.5.4 CRT Emmental

Les propositions de la CRT Haute-Argovie doivent être rejetées vu la situation financière. S'il est nécessaire d'étoffer l'offre pour des raisons de capacité, ces mesures seront effectuées dans le cadre des niveaux d'offre approuvés par le Grand Conseil. On ne peut aujourd'hui partir du principe que ce sera effectivement le cas.

Pour des raisons financières, l'offre a été légèrement réduite entre Berthoud et Soleure en décembre 2012 (midi et fin de semaine).

4.5.5 CR Berne-Mittelland

Tous les trains de la S8 Berne – Urtenen – Jegenstorf circuleront jusqu'à Jegenstorf. Aujourd'hui, un train sur deux ne va que jusqu'à Urtenen. Le dimanche matin, les horaires seront décalés d'un quart d'heure afin d'assurer de bonnes correspondances à Berne avec le trafic longue distance, ce toutefois au détriment des correspondances entre le S8 et le RE à Jegenstorf.

L'offre concernant le RE Berne – Soleure sera légèrement étoffée dans le sens contraire au trafic de pointe (entre autres en donnant la possibilité aux passagers de monter dans des trains qui circulent aujourd'hui à vide).

Pour des raisons liées à la fois à la situation financière et à la demande modeste, l'offre entre Konolfingen et Walkringen a été légèrement réduite en décembre 2012 (renoncement à des trains supplémentaires le matin et le soir). L'offre de fin de semaine entre Hasle et Konolfingen fera l'objet d'un examen.

L'arrêt Ausserholligen du S1 sera opérationnel en décembre 2014.

Le tunnel de Rosshäusern sera ouvert à la circulation en décembre 2016, l'arrêt Ferenbalm-Gurbrü étant supprimé dans le même temps. Une offre de remplacement par le bus sera élaborée pour cette date et prise en compte dans une prochaine adaptation de l'arrêté sur l'offre. A Rosshäusern, des trains s'arrêteront alors toutes les demi-heures.

D'autres propositions de la CR Berne-Mittelland doivent être rejetées pour des raisons financières.

4.5.6 CRT Oberland-Ouest

L'offre actuelle sur la ligne Zweisimmen – Saanen [– Montreux] bénéficiera de nouvelles cadences de manière à permettre de bonnes correspondances à Zweisimmen, et ce dès que la planification en cours sera achevée, que la faisabilité technique sera contrôlée et que l'accord des cantons voisins aura été obtenu.

Pour des raisons financières, l'offre a été légèrement réduite entre Spiez et Frutigen en décembre 2012. Dès décembre 2013, les trains circuleront sur ce tronçon pendant deux heures le matin les jours ouvrés à une cadence semi-horaire et une paire de courses supprimée sera réintroduite.

Les propositions de la CRT Oberland-Ouest doivent être rejetées pour des raisons financières. S'il est nécessaire d'étoffer l'offre pour des raisons de capacité, ces mesures seront effectuées dans le cadre des niveaux d'offre approuvés par le Grand Conseil. On ne peut aujourd'hui partir du principe que ce sera effectivement le cas.

4.5.7 CR Oberland-Est

Dès que les trains longue distance circuleront à la cadence semi-horaire entre Spiez et Interlaken, le Regio risquera de ne plus remplir les exigences posées par l'ordonnance sur l'offre en termes de demande et de ne plus atteindre le TCC. L'OTP réalisera une étude d'opportunité des variantes de train et de bus sur ce tronçon pour obtenir la sécurité de planification voulue pour les projets d'investissement à court et à moyen termes. Concernant l'infrastructure routière, il s'agira alors de donner une place de choix aux conditions générales. Cette étude répond à une demande de la conférence régionale.

Pour améliorer la desserte du Männlichenbahn à Grindelwald, une nouvelle station ferroviaire sera construite dans la région du Rothenegg.

4.6 Offre 2014 – 2017 / Transport par bus

4.6.1 CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

La CRT a fait part de nombreuses propositions d'extension modestes et dûment fondées, qui ne sont pas réalisables pour des raisons financières.

L'offre actuelle des lignes de bus dans le Jura bernois sera en principe maintenue. Certaines d'entre elles feront l'objet d'un examen approfondi qui portera sur une adaptation de l'offre sans dépenses supplémentaires conformément aux propositions de la CRT.

Publicar desservira désormais Souboz en plus de la région de Bellelay.

Dans la région de Moutier, la ligne 4 du bus local très peu empruntée sera supprimée et remplacée par une desserte alternative. Les courses Moutier - Belprahon très peu fréquentées le samedi seront aussi supprimées.

Les lignes très bien fréquentées 22.070 Bienne - Orvin [- Les Prés-d'Orvin] et 22.071 Bienne [- Orvin] - Romont seront cadencées et l'offre légèrement étoffée. Ce sont les seules lignes du canton de Berne dont l'horaire n'est pas cadencé, les correspondances avec les trains à Bienne étant par conséquent irrégulières. La ligne sera attribuée au niveau d'offre 2.

La ligne 22.073 Péry-Reuchenette – Bienne Mâche sera raccourcie et, à Boujean, sera raccordée à la ligne 22.003 en direction de Perles. Les bus circulent du lundi au samedi.

La jonction des lignes 20.072 Bienne – Meisberg et 40.034 est en principe encouragée. Mais sa réalisation reste ouverte étant donné que les temps de trajet sont courts. Cette liaison serait réalisée à titre d'essai.

Lyss connaît une intense activité due aux travaux de construction ininterrompus. Dans les années à venir, de grands espaces seront bâtis, en particulier dans la zone de desserte du bus local et du nouvel arrêt de Lyss Grien. Sur la base de la demande actuelle, de son augmentation durant la deuxième année d'essai et du potentiel croissant des lignes, on peut partir du principe que les boucles du Dreihubel et du Kornfeld rempliront les exigences minimales en termes de demande et de taux de couverture des coûts. S'agissant de la boucle du Dreihubel, les objectifs fixés quant à la demande seront probablement atteints pendant la période de validité de l'arrêté sur l'offre.

La demande est insatisfaisante sur la boucle très courte du Lyssbachpark. Mais renoncer à ce service reviendrait à affaiblir le bus local : d'une part, les coûts ne pourraient guère être réduits et, d'autre part, il faudrait prévoir des pertes de recettes.

Eu égard à cette situation et compte tenu de l'évolution prévisible, les trois boucles du bus local de Lyss (Gare – Lyssbachpark, Gare – Dreihubel et Gare – Kornfeld) seront intégrées dans l'offre de base (niveau 3).

La ligne de bus de citoyens Aarberg – Walperswil – Täuffelen sera prolongée jusqu'à l'hôpital d'Aarberg. Cette mesure n'induit pas de frais pour le canton.

La course en soirée très peu fréquentée entre Granges et Büren est supprimée.

4.6.2 CRT Haute-Argovie

Pour que la demande soit susceptible d'augmenter, le bus de la ligne 30.493 Wyssachen – Huttwil devra aussi desservir le quartier de Fiechten à Huttwil. Il faudra renoncer à l'avenir à la desserte de ce quartier par la ligne 30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil.

Une course supplémentaire le soir à la cadence semi-horaire viendra compléter l'offre sur la ligne 40.051 Herzogenbuchsee – Wangen a.A. et remplacer le départ simultané de deux bus à Herzogenbuchsee en direction de Wangen a.A.

Un changement d'exploitant est visé pour la ligne 40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen et doit permettre une gestion plus efficace. Par ailleurs, l'offre du dimanche fera l'objet d'un examen.

4.6.3 CRT Emmental

La ligne Escholz matt – Schangnau sera reclassée du niveau d'offre 1 au niveau 2. Il s'agit en l'occurrence d'une adaptation ; il n'est pas prévu d'étoffer l'offre.

L'exploitation pilote de la ligne 462 Bernstrasse – Berthoud Gare – Geissrütli a fait ses preuves en lien avec les autres lignes du réseau urbain de Berthoud et doit être intégrée dans l'offre de base (niveau 2). Il est ainsi possible de proposer une offre semi-horaire avec quelques lacunes le matin.

Certaines courses bien fréquentées de la ligne 465 entre Berthoud Gare et Berthoud Hôpital seront intégrées dans l'offre cantonale. Cette opération nécessite un reclassement du tronçon au niveau d'offre 4. Ce service était jusqu'à présent financé par la ville de Berthoud à titre d'offre complémentaire.

L'offre du dimanche pour les lignes de bus urbains de Berthoud fera l'objet d'un examen.

Entre Berthoud et Lyssach Kernenriedstrasse, la ligne 465 sera reclassée. Il s'agit en l'occurrence d'une adaptation, le canton continuant à commander 30 paires de courses sur cette ligne (cadence semi-horaire).

La ligne de bus 881 Bätterkinden – Kräiligen sera prolongée jusqu'à Lohn-Lüterkofen. Cette mesure permettra d'assurer des correspondances avec les trains de RBS en limitant les coûts induits.

Les nombreuses propositions de la CRT Emmental doivent provisoirement être rejetées pour des raisons financières.

4.6.4 CR Berne-Mittelland

Les lignes de bus 36 Münchenbuchsee – Zollikofen et Mattstetten – Schönbühl seront adaptées le dimanche matin au changement d'horaire du S8, assurant ainsi de bonnes correspondances avec le trafic longue distance à Berne.

Pour mieux assurer les correspondances avec le RER, la ligne de Car Postal 166 passera de Wichtrach à la gare de Kaufdorf au lieu de Toffen. Cette mesure a été mise en œuvre dès décembre 2012.

L'exploitation pilote de trois ans sur la ligne 167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach est une réussite et doit par conséquent être intégrée dans l'offre de base (niveau 1). Entre Münsingen et Wichtrach, la ligne doit être reclassée du niveau d'offre 2 au niveau 3.

L'exploitation de la ligne de bus 261 Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten ne peut plus être qualifiée de conventionnelle, car elle ne permet pas de remplir les exigences minimales de l'ordonnance sur l'offre, et de loin, et ce depuis des années. S'il est possible de continuer à l'exploiter à titre de ligne de bus de citoyens, elle peut être maintenue au niveau d'offre 1.

La ligne 334 Belp Gare – Hühnerhubel sera supprimée et l'offre intégrée dans celle de la ligne 160 qui dessert l'aéroport de Berne-Belp. La demande pour la zone industrielle est faible. Grâce à l'intégration citée ci-avant, il sera possible de proposer une cadence au quart d'heure aux heures de pointe entre l'aéroport, le quartier de Neumatt et la gare de Belp.

La desserte de Moosegg par la ligne 472 au départ de Biglen sera supprimée pendant la semaine étant donné que la demande est quasiment inexistante.

L'offre dans l'heure de midi a déjà été supprimée en décembre 2012 sur la ligne 560 Mühleberg – Rosshäusern pour des raisons financières. Les courses mieux fréquentées le matin et le soir seront maintenues.

L'offre sur la ligne 613 Schwarzenbourg – Albligen sera légèrement réduite.

Jusqu'à présent une cadence semi-horaire était de règle sur les lignes 781 Boll-Utzen – Obermoos – Oberfeld et 782 Boll-Utzen – Utzen. Désormais, elle sera réduite le matin à une cadence horaire. Cette mesure permet un déclassement de la ligne (du niveau d'offre 2 au niveau 3). En revanche, l'offre sera légèrement étoffée en fin de semaine afin de mieux répondre au besoin de l'établissement médico-social.

La demande sur la ligne 45 Oberdiessbach – Wangen – Heimenswand ne remplit pas les exigences de l'ordonnance sur l'offre de transports publics. Les quatre courses seront donc supprimées. En revanche, l'offre sur la ligne 44 Oberdiessbach – Linden – Heimenswand reste inchangée.

4.6.5 CRT Oberland-Ouest

Le prolongement de la ligne 31.003 Thun Gare – Steffisbourg, alte Bernstrasse, jusqu'à Heimberg Gare et Dornhalde fera l'objet d'une exploitation pilote à partir de 2013. La part de la commune de Heimberg a déjà été approuvée lors d'une votation populaire.

La mise en œuvre de l'exploitation pilote est en principe approuvée. Elle relève de la compétence du Conseil-exécutif.

Les bus en remplacement des trains entre Boltigen et Zweisimmen circuleront uniquement aux heures où les trains régionaux ne peuvent pas desservir les arrêts entre Weissenbach et Grubenwald. La ligne sera attribuée au niveau d'offre 1.

Dans le Pays de Gessenay, selon le schéma nouvellement conçu des lignes 12.180 (Schönried – Saanen – Gstaad – Les Diablerets), 12.181 (Gstaad – Lauenen) et 12.182 (Gstaad – Turbach), une nouvelle offre bien mémorable doit être mise en œuvre à condition que les clarifications encore en cours aboutissent. Le niveau d'offre et le nombre de paires de courses restent inchangés. Le moment de la mise en œuvre dépend des résultats des clarifications et n'est donc pas fixé.

4.6.6 CR Oberland-Est

Sur la ligne 31.102 Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg, la cadence semi-horaire sera prolongée jusqu'à 19 h 30. Étant donné l'évolution positive de la demande, la ligne se verra attribuer le niveau d'offre 3.

La ligne 31.104 de bus local d'Interlaken sera attribuée au niveau d'offre 3 mais l'offre ne sera pas étoffée. Elle propose déjà 26 paires de courses pendant la semaine.

La ligne 31.105 Interlaken West – Regionalspital sera prolongée dans le secteur de Breite/Wellenacher. Ce dernier étant en cours de construction, la ligne permettra de répondre aux nouvelles demandes potentielles.

La demande pour le bus local de Grindelwald, introduit en décembre 2010, est très satisfaisante avec les nouvelles lignes 31.121 Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher et 31.125 Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi, de sorte que les objectifs fixés seront probablement atteints au terme de la période d'essai, à la fin de 2013, tant pour la demande que pour le taux de couverture des coûts. La ligne 31.124 Grindelwald – Itramen, dont l'offre a été développée, présente elle aussi un bon taux de fréquentation. C'est pourquoi cette offre doit être intégrée dans l'offre cantonale de base :

31.121 Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher:	niveau d'offre 2
31.125 Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi :	niveau d'offre 2

Il est nécessaire d'introduire un nouveau concept d'horaire sur la ligne 31.151 Brienz – Brünig Hasliberg – Hasliberg Reuti étant donné le nouvel horaire de la gare centrale à partir de 2014. Le nombre de courses sera maintenu.

L'offre sera adaptée sur la ligne 31.174 selon les propositions de la CR. Le centre de santé sera desservi grâce à un horaire cadencé sur les courses Meiringen – Geissholz. Quant aux courses Meiringen – Unterbach, elles seront prolongées jusqu'à Brienzwiler Gare. Des mesures seront prises si les chiffres de la demande et le taux de couverture des coûts ne s'améliorent pas.

La CR propose d'autres extensions de l'offre sur différentes lignes. Ces propositions sont rejetées pour des raisons financières.

5 OFFRE 2014 – 2017 DANS LES VILLES DE BERNE, BIENNE ET THOUNE

5.1 Principe régissant la desserte

Les principes d'offre valables pour les transports régionaux de personnes s'appliquent également aux dessertes de détail dans les villes de Berne, de Bienne et de Thoun et des communes limitrophes directes. Celles-ci comprennent les régions suivantes:

- Berne: les communes de Berne (sauf Niederbottigen, Oberbottigen, Riedbach), Bremgarten, Köniz (uniquement la partie urbaine, c'est-à-dire Liebefeld, Köniz, Schliern, Spiegel, Wabern), Ittigen, Muri et Ostermundigen
- Bienne: les communes de Bienne, Brugg et Nidau
- Thoun: les communes de Thoun et Steffisbourg

Relèvent des liaisons fines toutes les lignes qui se situent dans les centres des agglomérations. Les lignes en provenance des environs qui aboutissent dans les villes ne font pas partie des liaisons fines. En règle générale, c'est le niveau de l'offre défini dans le centre de l'agglomération qui s'applique à ces lignes.

Les villes se voient en général accorder le niveau d'offre 4. Les offres continueront à faire l'objet d'une distinction dans ces villes en fonction de trois échelons.

L'échelon A comprend les lignes proposant moins de 60 courses aller retour par jour. Ce sont généralement des lignes tangentielles et des lignes de quartier.

Les deux autres échelons (B et C) permettent d'une part, de nuancer la desserte du centre et d'autre part, de répondre à la demande potentielle moyenne ou élevée.

Échelons dans centres des agglomérations	Niveau d'offre (allers retours par jour)	Cadence approximative
A	<60	20-30 minutes
B	60-120	10-20 minutes
C	>120	moins de 10 minutes

L'attribution des niveaux est fonction de la demande potentielle sur chaque ligne. Mais, outre la demande potentielle (théorique), il faut prendre en compte d'autres facteurs, comme la demande effective ou la capacité de transport maximale donnée par l'infrastructure.

5.2 Berne

Lors de la mise en service du Tram Berne Ouest en décembre 2010, la branche en direction de Weissenbühl a été réduite et n'assure plus que la liaison à la gare. Malgré le maintien de la cadence à 6 minutes, la demande a considérablement baissé et ne remplit plus les exigences

minimales de l'ordonnance sur l'offre. C'est pourquoi il faut instaurer la cadence de 10 minutes dans la journée sur la ligne de tram 3 Gare – Weissenbühl

Le tracé des lignes de tram 7 (Bümpliz – Gare – Ostring) et 8 (Brünnen – Gare – Saali) est parallèle entre les arrêts Unterführung et Burgernziel. En dehors des heures de pointe (de 8 h 30 à 15 h 30 environ), il est possible de répondre à la demande en réduisant la cadence (7,5 minutes au lieu de 6). Le niveau d'offre reste inchangé.

Compte tenu de la fermeture à la circulation de la Halenstrasse, les bus des lignes régionales 102, 104, 105 et 106 desservent désormais les arrêts Lindenhofspital et P+R Neufeld. La ligne de bus 103 permet d'étoffer l'offre du lundi au samedi.

L'offre actuelle sur la ligne 27 Weyermannshaus - Niederwangen correspond à l'échelon B. Cette ligne doit, à l'instar de la ligne 29 Niederwangen – Köniz Kleinwabern en prolongement, être attribuée à l'échelon B.

Le prolongement de la ligne tangente 28 Wankdorf – Ostermundigen – Eigerplatz jusqu'à la gare de Weissenbühl permet de relier de manière plus attrayante les bassins d'emplois de Eigerplatz / Sulgenau / Mattenhof et de Kirchenfeld au RER en direction de Belp – Gürbetal. Pour compenser la réduction de la cadence sur le tronçon Gare – Weissenbühl de la ligne de tram 3, la ligne de bus 28 prolongée doit être intégrée dans l'offre de base. Compte tenu de la disposition des arrêts, il ne sera possible de réaliser un prolongement qu'à partir de l'ouverture de l'Eigerplatz réaménagée, probablement en 2015.

La ligne doit être déclassée de l'échelon A à l'échelon B dans le cadre d'une adaptation de l'offre actuelle d'horaire.

L'exploitation pilote du prolongement de la ligne de bus 41 de Kappelisacker à Zollikofen est en principe soutenue.

L'offre sur la ligne 36 entre Zollikofen et Breitenrain sera étoffée pour mettre sur pied une cadence au quart d'heure le matin. Le niveau d'offre reste inchangé. Le prolongement de la ligne de Breitenrain à Bärensgraben, prévu dans l'arrêté sur l'offre 2010-2013, ne sera pas mis en œuvre en raison du mauvais rapport coûts-utilité.

5.3 Bienne

La ligne 2 sera limitée au tronçon Prés-de-la-Rive – Gare – Industrie – Place d'Orpond. La cadence sera augmentée, passant de 20 à 15 minutes.

La ligne 5 Petit-Marais – Gare – Hôpital sera prolongée jusqu'au chemin Kellersried, si aucun véhicule supplémentaire n'est nécessaire. Cette condition implique que la Ville de Bienne mette en place des mesures d'accélération (priorisation).

La ligne 11 assure la desserte entre la gare et Vigneules (Rebenweg) à la cadence semi-horaire. Sur le tronçon Gare – Funiculaire de Macolin, une cadence au quart d'heure sera instaurée pour assurer de bonnes correspondances avec ces deux stations. Les bus circulent jusqu'à 23 heures.

5.4 Thoune

Sur le tronçon Thoune Gare – Allmendingen de la ligne de bus 31.003, la cadence est passée à 10 minutes. Les coûts de cette amélioration seront assumés, comme prévu dans le contrat, par l'exploitant actuel des locaux commerciaux de Arena Thun, soit la ville de Thoune. Cette densification ne peut être intégrée dans l'offre de base qu'après trois ans au plus tôt (soit à partir du changement d'horaire de décembre 2014), sous réserve que les exigences prévues par l'ordonnance sur l'offre soient remplies. Ce changement nécessite une adaptation de l'arrêté ci-joint.

6 EXPLOITATIONS PILOTES

6.1 Prolongation des exploitations pilotes en cours et autorisation pour de nouvelles 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 de faire des essais de commercialisation. Les exploitations pilotes nécessaires à cet égard font office de base décisionnelle pour le prochain arrêté sur l'offre à partir de 2018.

6.2 Participation du canton

Le canton ne peut apporter une contribution financière 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, en tenant compte en particulier des différents intérêts en jeu.

6.3 Approbation des crédits

La contribution du canton est approuvée 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 étude économique et analyse des perspectives de succès de l'exploitation pilote.

7 GESTION, SÉCURITÉ ET ÉLABORATION DES TARIFS

7.1 Gestion efficace

En vertu de l'article 7 LCTP, les entreprises de transport doivent être gérées efficacement et pratiquer des tarifs adaptés si elles veulent bénéficier d'indemnités. L'efficacité de la gestion des transports publics est garantie par l'application de la loi fédérale sur les chemins de fer et des ordonnances afférentes. Pour imposer une gestion efficace et en assurer le contrôle, la Confédération et les cantons disposent notamment de la procédure d'offre pour les prestations d'exploitation, qui se présente comme suit :

- Pour chaque ligne ou activité relevant d'un secteur donnant droit à une indemnité, le canton lance, chaque année, auprès des entreprises de transport un appel d'offres comprenant une ou plusieurs variantes.
- Les entreprises de transport remettent au canton les offres demandées. Elles peuvent proposer en plus une variante reflétant leurs propres idées.
- Conjointement à la Confédération, le canton examine les offres reçues et procède à une ou plusieurs négociations. Lorsqu'il examine les offres, il se base sur des indicateurs pour effectuer une comparaison (benchmarking). Si les offres ne sont pas satisfaisantes, des offres concurrentes peuvent être demandées.
- La Confédération, le canton et l'entreprise de transport concluent une convention qui prévoit une indemnité fixe pour la prestation définie dans l'offre.

Les cantons assument la responsabilité de la procédure d'appel d'offres. La Confédération se borne généralement à définir les conditions générales et à contrôler le respect des consignes formelles.

7.2 Sécurité dans les transports publics

Le vandalisme, les salissures, le comportement irrespectueux dont témoignent des groupes de personnes ou des individus isolés et les informations diffusées par les médias ont un impact

négalif sur le sentiment de sécurité dans le domaine public, dont font partie notamment les entreprises de transport. Sont concernés tant les véhicules que les aménagements (gares, arrêts).

Les entreprises de transport se sont penchées sur cette problématique et ont procédé à des améliorations notables grâce à des mesures préventives ciblées (par exemple le programme RailFair des CFF ou SICHER MOBIL de Bernmobil). Les résultats de l'enquête sur les transports publics de 2012 sont satisfaisants quant au sentiment de sécurité subjectif : les usagers lui attribuent la note de 5,11 (6 = très bon ; 1 = très mauvais). Les différences entre les régions peuvent être qualifiées de faibles, l'ensemble des notes se situant entre 4,97 et 5,25. Par rapport au chiffre de 2005 (note de 4,11), le sentiment de sécurité des clients des transports publics s'est nettement amélioré.

La sécurité objective est donc stable mais elle doit être analysée et évaluée de manière constante. C'est ainsi que les événements intéressant la sécurité sont systématiquement enregistrés et évalués pour déboucher sur des mesures appropriées. Les nombreux événements, en particulier les matchs de football, continuent d'être jugés critiques. Ils requièrent un renforcement des effectifs de la police ferroviaire.

7.3 Tarification appropriée

En vertu de la loi sur les transports, les entreprises de transport ont la prérogative d'établir les tarifs. En vertu de l'article 7 LCTP, les entreprises de transport doivent pratiquer des tarifs adaptés. Les tarifs sont adaptés lorsqu'ils obéissent aux principes suivants :

Il faut faire en sorte que les transports publics occupent la part la plus grande possible du marché total des transports compte tenu des conditions générales en vigueur.

Le droit cantonal (Constitution, LCTP) exige une réduction durable des émissions dues au trafic. Pour atteindre ce but, il faut diminuer les besoins de mobilité et assurer une part aussi grande que possible des déplacements par des moyens de transport respectueux de l'environnement (à pied, à vélo et par les transports en commun). Or, en matière de transports en commun, le rapport coût/prestations joue un rôle essentiel. Il faut donc que les tarifs des transports publics soient à un niveau concurrentiel par rapport au trafic individuel motorisé.

Il faut viser les recettes les plus élevées possibles en transportant un grand nombre de passagers et en tirant parti de la situation des prix et du marché.

Pour améliorer le rendement des transports publics, on peut augmenter le nombre de passagers, augmenter les tarifs ou, le cas échéant, pratiquer des tarifs variables. Mais les deux premières options ne peuvent être mises en œuvre que si des mesures d'accompagnement sont prises et appliquées concernant le trafic individuel motorisé. L'expérience a montré que des augmentations tarifaires non conformes au marché, essentiellement dans le domaine des abonnements, entraînent des manques à gagner plutôt que des recettes supplémentaires en raison de la grande élasticité de la demande en réaction au prix.

En principe, des tarifs comparables sont perçus pour les offres de transport équivalentes.

La création et l'élargissement des communautés tarifaires a permis d'harmoniser en grande partie les tarifs dans les secteurs couverts par les abonnements.

7.4 Politique tarifaire

Les communautés tarifaires sont tenues de suivre l'évolution des tarifs nationaux.

Selon la décision de la Confédération, les utilisateurs doivent cofinancer les coûts d'entretien de l'infrastructure ferroviaire sans cesse croissants. C'est pourquoi les prix des sillons (rétribution de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire) doivent être augmentés en deux temps,

à la fin de 2012 et à la fin de 2016. La deuxième hausse de prix vise un supplément de recettes de 100 millions de francs en faveur des infrastructures ferroviaires.

Les mesures tarifaires visant à couvrir la hausse des prix des sillons vont réduire fortement la marge de manœuvre pour d'autres adaptations tarifaires. De ce fait, les augmentations de coûts se traduiront immédiatement par des besoins plus élevés d'indemnisation.

Un renchérissement unilatéral risque d'influencer négativement la compétitivité des TP face aux TIM. Il faut donc viser une répartition équilibrée des coûts entre les modes de transport.

7.5 Evolution future des communautés tarifaires

Le développement des communautés tarifaires est en règle générale considéré comme une tâche à long terme. Des solutions avec des communautés tarifaires d'autres cantons sont par ailleurs à l'étude afin de supprimer les obstacles en matière de prix.

La Stratégie de mobilité du canton de Berne prévoit que les TP soient le principal mode de transport entre les agglomérations. Une offre de titres de transport simple et homogène encourage le passage des TIM aux TP.

Chaque commune bernoise se situe dans la zone de desserte d'une communauté tarifaire. Mais la gamme de titres de transport, la taille des zones et les prix ne sont pas homogènes au sein de ces différentes communautés. L'accord passé par les communautés tarifaires de Suisse régleme désormais la coopération au niveau des tarifs et de la vente. Ces solutions profitent en fin de compte aux clients des TP.

«Libero» : communauté tarifaire intégrale Berne - Soleure – Emmental – Haute-Argovie et ABO zigzag : communauté tarifaire Bienne – Granges – Seeland – Jura bernois

Depuis décembre 2009, une grande partie du territoire couvert par l'ABO zigzag, dans le Seeland bernois, et celui de Libero se chevauchent. Les préparatifs sont en cours pour intégrer entièrement l'ABO zigzag dans Libero. Les déplacements dans le triangle Bienne – Berne – Soleure seront facilités étant donné l'uniformisation du tarif et il sera possible d'acheter directement des titres de transport pour se rendre aux actuelles limites extérieures des deux communautés. La part de marché des transports publics actuellement très faible dans le volume global de trafic de la région de Bienne montre clairement la nécessité d'intervenir pour inciter les personnes à emprunter le bus ou le train.

Dans le même temps, la gamme des titres de transport dans la zone de desserte actuelle de l'ABO zigzag sera élargie, proposant aussi des billets simples et des cartes multi-courses. Le billet de train pourra être utilisé pour poursuivre le trajet en bus local ou inversement. Comme c'est déjà le cas dans le périmètre de Libero, des cartes journalières pourront être achetées pour une quelconque combinaison de zones. Cette mesure permettra de résoudre les problèmes liés à l'utilisation des titres de transport, en particulier en ville de Bienne, et de simplifier l'accès aux transports publics.

L'élargissement de l'offre des communautés tarifaires occasionnera, à partir de 2015, des coûts pour compenser les pertes de recettes, car les déplacements en ayant recours à plusieurs entreprises de transport (trafic longue distance, régional et local) seront moins onéreux pour les clients. Les calculs permettent de tabler pour l'année 2015 sur quelque deux millions de francs, qui se réduiront progressivement à 1,5 million par an en six ans, soit jusqu'en 2021. Les frais uniques d'étude et de mise en œuvre de la communauté tarifaire intégrale dans le Seeland et le Jura bernois générés en 2014 s'élève à environ 1 million de francs.

Les chevauchements actuels de zones avec les communautés tarifaires à proximité (Frimobil, Onde verte et Vagabond) seront adaptés dans le cadre de l'intégration.

BeoAbo : communauté tarifaire de l'Oberland bernois

La zone de desserte de BeoAbo enregistre d'importants flux de passagers en provenance de la région et à destination de l'agglomération de Thoune. De plus, il n'existe aujourd'hui aucune solution de communauté tarifaire, que ce soit sous forme de titres de transport simples ou d'abonnements, pour le flux de trafic principal entre les agglomérations de Thoune et de Berne. L'objectif du développement tarifaire consiste donc en une solution qui comprenne au moins le périmètre du RER bernois, par exemple par l'intégration complète ou partielle de BeoAbo dans Libero. Parallèlement, cette mesure permet de répondre au souhait maintes fois exprimé d'une connexion par communauté tarifaire entre la vallée de l'Aar et l'Emmental et l'agglomération de Thoune. Par ailleurs, il est recommandé d'étendre la tarification par zones aux titres de transport simples, afin d'améliorer l'accès aux agglomérations. Il serait ainsi possible d'utiliser librement le même titre de transport sur des tronçons parallèles. Des solutions aux problèmes évoqués ci-dessus doivent être élaborées pendant la durée de validité de l'arrêté sur l'offre. En outre, il convient de clarifier le montant des coûts périodiques qui seraient ainsi à la charge du canton.

Abonnements Inter

Les abonnements Inter donnent accès au tronçon reliant les deux centres mais aussi aux zones de départ et de destination dans les centres concernés. En raison de l'intégration de l'ABO zigzag dans Libero, l'offre d'abonnement Inter est supprimée sur le parcours Berne – Bienne. Les offres actuelles destinées aux pendulaires sont maintenues entre les centres de Fribourg et Berne, Morat et Berne, Berne et Thoune, ainsi que Bienne et Neuchâtel. En outre, d'autres liaisons bénéficient de combinaisons zones-parcours-zones. Les abonnements Inter n'existent aujourd'hui que ponctuellement. De plus, les prix proposés, non attractifs, ont provoqué un recul constant des ventes. Le projet de TP (Zukünftiges Preissystem Schweiz, ZPS) permet de chercher d'autres solutions de connexion pour les offres de parcours et les offres communautaires, d'une part, et entre les communautés tarifaires, d'autre part.

7.6 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 par la Confédération et le canton est intégrée aux procédures ordinaires d'offre et de commande.

Le rabais sur les cartes multi-courses accordé exclusivement aux habitants de la commune de Lauterbrunnen est contraire à la prescription en matière de tarifs de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) selon laquelle les tarifs doivent être appliqués à tous de manière identique. A partir de 2014, la Confédération ne contribuera donc plus aux pertes générées par cette offre. Dans l'optique de garantir à long terme un tarif réduit qui tienne compte de la situation particulière des stations interdites aux voitures, il est nécessaire de trouver une solution tarifaire conforme à la législation en adaptant notamment les modalités de retrait des cartes multi-courses. Il faut viser une solution sans incidence sur les coûts pour les commanditaires.

8 RÉPERCUSSIONS EN TERMES DE FINANCES ET DE PERSONNEL

8.1 Évolution des indemnités

8.1.1 Prescriptions et conditions générales

Le montant des indemnités versées pour les transports publics doit tenir compte des possibilités financières de la Confédération et du canton. Les moyens alloués par la Confédération à chaque canton dans le domaine des transports sont plafonnés.

Pour la période 2014 – 2017, seules de très légères améliorations de l'offre sont prévues pour le trafic régional et local. Les indemnités augmenteront principalement en raison des coûts

induits d'investissement après d'importantes acquisitions de véhicules. Après l'amélioration, au cours de ces dernières années, du rapport qualité-prix, sa stabilisation constitue un défi de taille pour les prochaines années.

Afin que les indemnités puissent évoluer dans le cadre défini, certaines conditions doivent être réunies :

- Aucune mesure d'économie ni de réduction de la part de la Confédération.
- Un renchérissement modéré pouvant être compensé par les entreprises de transport grâce à des réductions de coûts supplémentaires ou à des augmentations de tarif. Les indemnités supplémentaires peuvent ainsi être utilisées en priorité pour couvrir les coûts induits d'investissement et développer l'offre.
- Les coûts supplémentaires découlant des coûts induits des investissements peuvent au moins être partiellement compensés par les entreprises de transport grâce à des rationalisations et des optimisations de l'exploitation.

Les moyens inscrits actuellement dans le plan intégré mission-financement 2014-2016 permettent de réaliser l'offre prévue dans l'arrêté pour les transports publics régionaux.

8.1.2 Répartition des coûts entre la Confédération et les communes

Pour assurer l'offre de prestations définie en vertu de l'article 3 LCTP, le canton verse aux entreprises de transport général et de transport local des indemnités conformes aux dispositions de la législation fédérale et de la législation cantonale.

Domaine	Financement		
Transports longue distance :	Confédération (pas d'indemnités du canton et des communes)		
Infrastr. ferroviaire nationale	Confédération		
Infrastr. ferroviaire régionale	Confédération	Canton	Communes
Transports régionaux	Confédération	Canton	Communes
Transports locaux et d'agglomération	(Confédération) ¹⁾	Canton	Communes
Mesures tarifaires	(Confédération)	Canton	Communes

¹⁾ Cotrainement des projets d'agglomération (Fonds d'infrastructure)

Répartition des coûts entre la Confédération et le canton

La Confédération continue de supporter seule la charge des indemnités au titre des infrastructures ferroviaires nationales. Font partie de ces dernières le réseau des CFF, les infrastructures des BLS de Thoune à Interlaken, Brigue (tronçon de faite du Lötschberg) et Viège (tunnel de base du Lötschberg), ainsi que le tunnel du Grenchenberg entre Granges Nord et Moutier.

Dans le cadre de la NPF, la Confédération a sensiblement réduit son financement à compter de 2008. En moyenne suisse, la Confédération contribue à hauteur de 50 pour cent aux indemnités versées au titre des infrastructures régionales et des transports régionaux. Du fait de leurs particularités structurelles, et notamment de l'importance des infrastructures ferroviaires régionales qu'ils doivent contribuer à financer, la participation financière de chaque canton est calculée séparément, à intervalles de 4 ans. Pour le canton de Berne, la part de la Confédération au financement des transports régionaux est de 55 pour cent et à celui des

infrastructures ferroviaires de 57 pour cent. Un nouveau calcul est prévu pour 2016. Le plan financier cantonal se base sur une participation inchangée.

La participation de la Confédération étant plafonnée, elle ne suffit pas toujours pour indemniser proportionnellement toutes les prestations subventionnées. Une partie des prestations de transports régionaux doivent être commandées et indemnisées à titre d'offre cantonale supplémentaire. Grâce à l'augmentation du financement de la Confédération, il a été possible ces dernières années de réduire le montant des financements supplémentaires par le canton.

Répartition des coûts entre le canton et les communes

Depuis 1996, la LCTP prévoit une clé de répartition uniforme : le canton prend à sa charge deux tiers des coûts et les communes un tiers. Cette clé de répartition s'applique à la fois aux subventions d'investissement, aux indemnités versées pour les prestations et aux mesures tarifaires.

8.1.3 Evolution de l'offre de transport commandée

Ces dernières années, l'offre de transport a été constamment développée. Les indemnités d'exploitation ont augmenté dans la même mesure que l'offre. L'offre de prestations de transports publics commandée a augmenté d'environ 32 pour cent entre 2000 et 2012. Pendant la même période, les indemnités ont augmenté de 29 pour cent. De ce fait, l'indemnité par kilomètre parcouru en 2012 est inférieure de deux pour cent à celle de 2000.

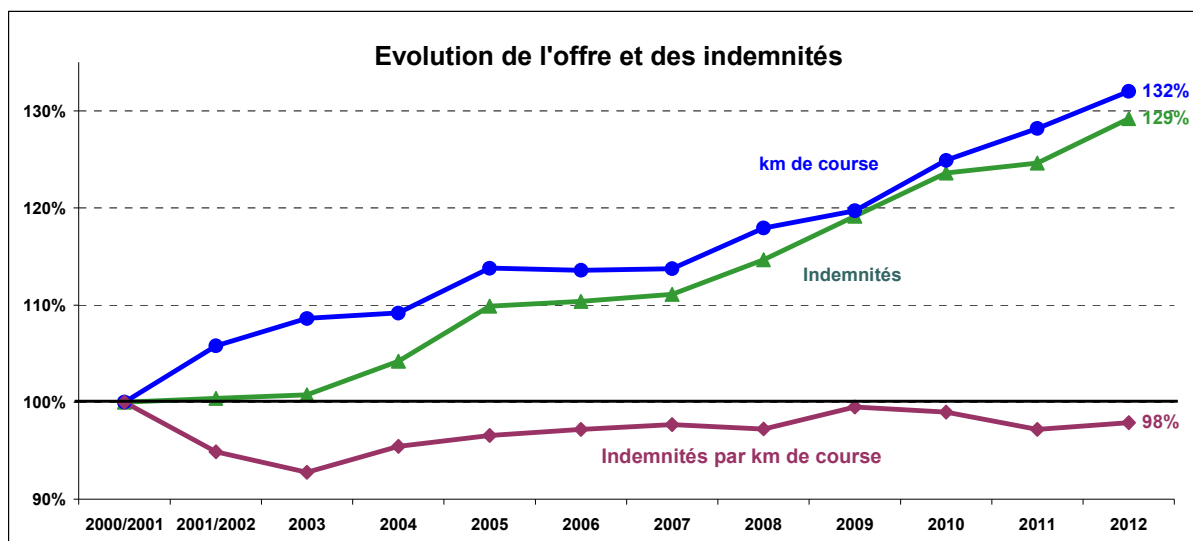


Illustration 2 : Offre de transport et indemnités

8.1.4 Taux de couverture des coûts

L'évolution du taux de couverture des coûts des transports public reflète les améliorations de la productivité et du rendement. Le calcul se base sur les conventions sur l'offre et les conventions de prestations conclues pour les périodes horaires correspondantes.

- Infrastructure ferroviaire régionale

L'infrastructure ferroviaire présente un taux de couverture des coûts d'environ 30 pour cent. L'augmentation en 2011 est due à l'indemnisation des infrastructures de tram, qui est désormais commandée séparément.

- Transport ferroviaire régional

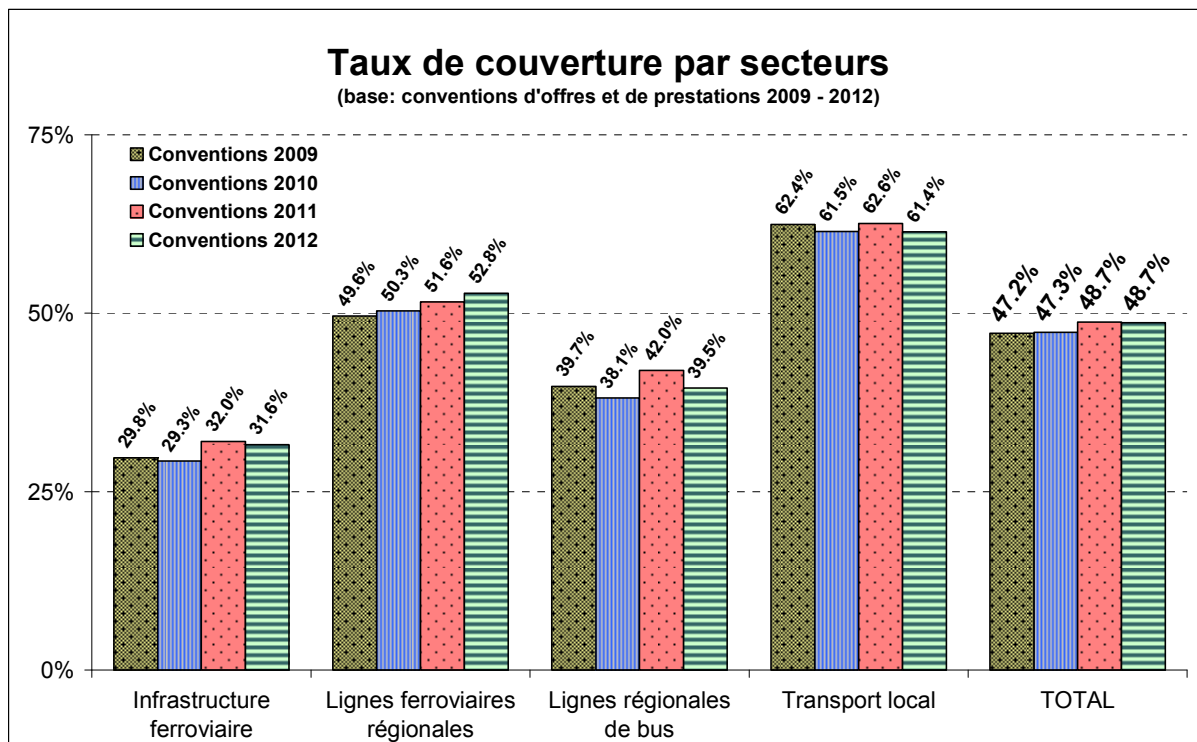
La progression des revenus et les gains d'efficacité ont induit un taux de couverture des coûts globalement plus élevé pour les lignes ferroviaires régionales.

- **Transport en bus régional**

Le taux de couverture des coûts des transports régionaux par le bus est légèrement inférieur à 40 pour cent.

- **Transports locaux**

Les transports locaux présentent le taux de couverture des coûts le plus élevé (supérieur à 60 %). La légère baisse de celui-ci en 2012 est en particulier due à une adaptation de la clé de répartition du tarif Libero. En raison de la croissance disproportionnelle de la demande sur les lignes RER, les lignes de transport local enregistrent une perte de recettes.



Le taux de couverture des coûts pour l'ensemble des secteurs pouvant être indemnisés est passé de 47,2 pour cent en 2009 à 48,7 pour cent en 2012.

8.1.5 Situation financière en 2013

En raison de la forte augmentation des transports ferroviaires induite par la mise en œuvre de la première étape de Rail 2000 à la fin de 2004, l'infrastructure ferroviaire des CFF, en particulier, a été nettement plus sollicitée. Les taxes d'utilisation de l'infrastructure payées par les entreprises ferroviaires (prix du sillon) et les contributions de la Confédération (convention de prestations Confédération – CFF) n'ont pas suffi à couvrir intégralement la hausse des coûts d'entretien. Le financement de l'infrastructure ferroviaire s'est donc révélé insuffisant. C'est pourquoi la Confédération a décidé de revoir à la hausse les prix du sillon pour 2013. Ces contributions plus élevées pour les infrastructures doivent être financées par une nette hausse de tarif des transports publics. Cette démarche s'inscrit dans une volonté politique, celle d'accroître la part de financement des utilisateurs. Les entreprises de transport ont décidé de mettre sur pied une série de hausses tarifaires assez importante pour décembre 2012. Compte tenu du décalage avec lequel la hausse tarifaire prend parfois effet (les abonnements valables de novembre 2012 à novembre 2013 seront vendus à l'ancien tarif) et de l'intervention du Surveillant des prix, seulement 75 pour cent environ des revenus supplémentaires visés pourront probablement être réalisés, l'impasse de financement provisoire sera dans ces conditions de 25 pour cent. Par ailleurs, diverses entreprises ont été confrontées à une hausse inattendue de leurs coûts. Diverses mesures ont été prises pour

remédier à la situation. Outre des mesures d'économies dans les entreprises de transport, certaines offres ont été réduites ou des développements prévus de l'offre n'ont pas été mis en œuvre.

8.1.6 Evolution des indemnités 2014 - 2017

Les indemnités pour les domaines des transports et de l'infrastructure évolueront probablement comme ci-après :

		Arrêté sur l'offre 2014 - 2017			
Indemnités TP (en millions de francs)	2013	2014	2015	2016	2017
Trafic régional des voyageurs (TRV)	288.9	298.0	302.4	307.0	313.4
Trafic local	73.6	75.8	76.9	78.0	79.4
Communautés tarifaires	19.9	21.0	22.0	22.0	22.0
Total domaine des transports	382.3	394.8	401.4	407.0	414.8
Total domaine de l'infrastructure	108.0	111.1	114.2	119.6	123.4
Total trafic régional et local	490.3	505.8	515.5	526.5	538.2
Différence par rapport à l'année précédente		3.2%	1.9%	2.1%	2.2%

Dans les prochaines années, les indemnités versées par la Confédération, le canton et les communes devraient augmenter d'environ deux pour cent par an.

		Arrêté sur l'offre 2014 - 2017			
Indemnités TP (en millions de francs)	2013	2014	2015	2016	2017
Total transports et infrastructure	490.3	505.8	515.5	526.5	538.2
./ indemnités fédérales TRV et infrastructure	203.2	208.8	212.7	217.8	223.1
Indemnités cantonales / communales	287.1	297.1	302.9	308.8	315.2
./ contributions communales (tiers comm.)	-95.7	-99.0	-101.0	-102.9	-105.1
Dépenses nettes à la charge du canton	191.4	198.0	201.9	205.8	210.1
Différence par rapport à l'année précédente		3.5%	2.0%	1.9%	2.1%

Les dépenses nettes du canton de Berne devraient augmenter de 12,1 millions de francs entre 2014 et 2017, ce qui correspond à une augmentation annuelle de deux pour cent. Cette hausse est principalement due aux coûts induits pour le matériel roulant (amortissements et intérêts pour le nouveau matériel et le matériel supplémentaire), aux augmentations générales des coûts, aux coûts induits des amortissements en raison d'investissements dans l'infrastructure ainsi qu'à de petites adaptations de l'offre. L'intégration de la communauté tarifaire ZigZag dans Libero fera augmenter les indemnités par rapport aux mesures tarifaires. La planification cantonale se base sur le principe que la Confédération sera en mesure de garantir sa participation au financement du trafic régional.

		Arrêté sur l'offre 2014 - 2017				
	2013	2014	2015	2016	2017	
Indemnités du canton / des communes - PLAN (années d'heure)	287.1	297.1	302.9	308.8	315.2	
Budget et plan financier (valeurs annuelles)	284.7	298.4	305.4	305.4		
Différence par rapport au budget et au plan financier	2.4	-1.3	-2.5	3.3	315.2	

Etant donné que pour le domaine des transports, les années d'indemnisation correspondent aux périodes horaires (de décembre à décembre), il y a inévitablement de petites différences par rapport aux chiffres des exercices du budget et du plan financier (valeurs annuelles). Les

corrections nécessaires sont effectuées par le biais de régularisations transitoires dans le cadre des comptes annuels. Le budget 2013 devrait donc pouvoir être respecté. Les différences dans les années 2014 à 2016 par rapport au plan financier actuel sont minimales, les diminutions et dépassements de dépenses s'équilibrent sur les différentes années. La planification financière est adaptée de façon continue.

8.2 Approbation du crédit

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 valable pour une ou deux années d'horaire.

8.3 Compte des investissements

Les contributions cantonales aux investissements réalisés par les entreprises de transport pour maintenir leur substance et développer leur infrastructure afin de répondre à la demande ainsi que pour acquérir du matériel roulant ont été anticipées. Les investissements qu'il faudra réaliser au cours des quatre prochaines années dépendent en particulier de la conception de l'offre à partir de 2012. Pour les projets d'investissement correspondants, le Grand Conseil devra examiner le crédit-cadre d'investissement 2014-2017 sur la base de l'article 14, alinéa 1, lettre b LCTP.

9 DISPOSITIONS FINALES

9.1 Exécution de l'arrêté sur l'offre 2010 – 2013

Un rapport a été établi concernant l'exécution de l'arrêté sur l'offre en cours de validité (2010 – 2013). Ce rapport est porté à la connaissance du Grand Conseil. Il présente les modifications apportées à l'offre, l'évolution de la demande, l'évolution des tarifs et des communautés tarifaires, ainsi que les moyens financiers affectés aux indemnités.

9.2 Application de l'arrêté

L'arrêté ci-joint s'applique pour quatre ans à compter du changement d'horaire en décembre 2013.

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 pour un an les crédits nécessaires à la fourniture de l'offre de prestations.

Les décisions portant sur des mesures qui exigent une modification du présent arrêté seront soumises au Grand Conseil.

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

9.3 Examens du mode de transport

Le Conseil-exécutif est chargé de déclencher l'examen du mode de transport sur la ligne de trains régionaux entre Spiez et Interlaken Ost (cf. chiffre 4.5.7). Il est possible de procéder à d'autres examens si les conditions peuvent le justifier. Il est du ressort du Grand Conseil de décider des éventuelles conséquences de ces examens.

9.4 Modification de l'arrêté sur l'offre

L'arrêté définit l'offre pour quatre ans. Or, il faut que le Grand Conseil puisse procéder à des modifications de cet arrêté de sa propre initiative ou sur proposition du Conseil-exécutif pour faire face à l'évolution des conditions générales ou des besoins. Il peut être nécessaire de revoir la définition de certaines lignes ou de certains tronçons, par exemple en modifiant le mode d'exploitation ou le niveau d'offre. En cas de modification, la procédure devra respecter les délais imposés par la législation fédérale, en particulier concernant l'établissement de l'horaire.

9.5 Prise en compte des modifications de la clef de répartition des coûts entre la Confédération et le canton

La clef de répartition des coûts Confédération-canton est redéfinie tous les quatre ans, la prochaine adaptation ayant lieu en 2016. 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.

9.6 Adaptation compte tenu de l'examen des offres et des structures du canton

S'il ressort de l'examen des offres et des structures qu'il est nécessaire d'intervenir dans le domaine des transports publics concernant l'arrêté ci-joint, le Conseil-exécutif soumet au Grand Conseil une adaptation de l'arrêté sur l'offre ci-joint.

9.7 Evaluation de la durabilité

La commande passée par le canton influe positivement sur la mise en œuvre des objectifs de développement durable dans les domaines environnemental et social et constitue une exigence fondamentale à l'égard du canton en tant que place économique. Les coûts importants qui y sont liés représentent une charge pour les finances publiques et alourdissent ainsi la fiscalité. Dans l'ensemble, toutefois, la commande contribue grandement au développement durable, voire en constitue un élément indissociable.

D'ici à 2017, l'offre actuelle sera à peine adaptée dans le cadre de l'arrêté sur l'offre 2014 – 2017 et ne répondra donc pas aux exigences croissantes de la population et de l'économie en termes de mobilité. La contribution des transports publics au développement durable sera donc dans les années à venir beaucoup moins importante que jusqu'à présent.

9.8 Conséquences pour l'économie

Un élargissement de l'offre des transports publics se répercute de façon positive sur l'économie du canton. Les améliorations apportées au niveau du transport des pendulaires et des transports de loisirs permettent également d'améliorer son positionnement. L'arrêté sur l'offre contribue par ailleurs à la mise en œuvre de l'objectif sectoriel « Le canton de Berne dispose d'infrastructures attractives pour l'économie et exploite les possibilités offertes par les technologies de l'information » de la Stratégie de croissance 2025.

10 PROPOSITION

Pour les raisons exposées dans ce qui précède, nous vous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

11 ANNEXES

- Projet d'arrêté avec annexes 1 et 2
- Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2010 à 2013

Berne, le 9 janvier 2013

DIRECTION DES TRAVAUX
PUBLICS, DES TRANSPORTS ET
DE L'ENERGIE
La Directrice

B. Egger-Jenzer, conseillère d'Etat

Pour tout renseignement complémentaire, s'adresser à :

- | | |
|---|---------------|
| - Wolf-Dieter Deuschle, chef de l'Office des transports publics | 031 633 37 12 |
| - Christian Aebi, chef-suppléant de l'Office des transports publics | 031 633 37 19 |
| - Martin Kindler, collaborateur scientifique | 031 633 37 18 |