

Rapport

Date de la séance du CE: 13 novembre 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 2019.BVE.11848
Classification: Non classifié

Adaptation 2020 de l'arrêté du 23 mars 2017 sur l'offre de transports publics pour les périodes d'horaire 2018 à 2021

Table des matières

1	Synthèse	2
2	Bases légales	2
3	Adaptations du chiffre 4.5 de l'arrêté sur l'offre (transport régional de personnes)	2
3.1	CRT 1 Bienne - Seeland - Jura bernois	2
3.2	CT Emmental.....	3
4	Répercussions financières	4
5	Proposition.....	4



1 Synthèse

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

En date du 23 mars 2017, le Grand Conseil du canton de Berne a approuvé l'arrêté sur l'offre actuellement en vigueur, valable pour l'offre de transports publics de décembre 2018 à décembre 2021.

Selon la LCTP et l'ordonnance y afférente, de nouvelles offres sont introduites à titre d'exploitations pilotes pour une durée de trois ans. Trois exploitations pilotes amorcées en décembre 2018 arriveront à échéance lors du changement d'horaire de décembre 2020. Elles ont fait leurs preuves, et ce concernant à la fois la demande et le taux de couverture des coûts. Par la présente adaptation de l'arrêté sur l'offre, il est proposé de les intégrer dans l'offre de base.

2 Bases légales

- Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP ; RSB 762.4)
- Ordonnance du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics (OOT ; RSB 762.412)
- Arrêté du Grand Conseil du 23 mars 2017 sur l'offre de transports publics pour les périodes d'horaire 2018 à 2021 (2017.RRGR.29)

3 Adaptations du chiffre 4.5 de l'arrêté sur l'offre (transport régional de personnes)

3.1 CRT 1 Bienne - Seeland - Jura bernois

• Ligne 22.012 Brugg BE - Bienne Champs-de-Boujean

Les bus de la ligne tangentielle Brugg - Bienne Champs-de-Boujean circulent uniquement aux heures de pointe à une cadence semi-horaire. Ils empruntent l'autoroute de contournement de la ville de Bienne (branche est) ouverte à la circulation en 2017. Les pendulaires en direction des Champs-de-Boujean bénéficient ainsi d'un gain de temps pouvant aller jusqu'à 20 minutes. Au bout de quelques mois d'exploitation seulement, les valeurs minimales de référence en termes de demande ont été facilement atteintes et le taux de couverture des coûts en hausse justifie l'intégration de la ligne dans l'offre de base. Ce sont les Transports publics biennois (TPB) qui se chargent de l'exploitation pilote. La ligne a fait l'objet d'un appel d'offres public avec d'autres lignes de bus de la région Bienne-Lyss et sera exploitée à partir de fin 2020 par Aare-Seeland-Mobil (ASM), qui a déposé l'offre économiquement la plus avantageuse. La ligne se verra attribuer le niveau d'offre 1.

- **Ligne 40.034 Grenchen - Lengnau - Bienne Champs-de-Boujean / Orpond**

La ligne Grenchen - Lengnau sur laquelle les bus circulent à une cadence semi-horaire est, depuis décembre 2017, prolongée aux heures de pointe toutes les heures au départ de Lengnau vers Meisberg-Orpond et vers Bienne Champs-de-Boujean. Quelques allers-retours directs ont en outre été mis en place sur le tronçon menant aux Champs-de-Boujean et permettent en partie une cadence semi-horaire. Le pôle de développement de CSL-Behring à Lengnau est ainsi mieux desservi et une liaison attrayante pour les pendulaires du Jura se rendant aux Champs-de-Boujean a vu le jour grâce aux bonnes correspondances à Grenchen pour les trains en direction de Moutier - Delémont. Les communes d'Orpond, de Safnern et de Meisberg bénéficient d'une liaison directe vers Grenchen, qui répond à un souhait exprimé par la région depuis de longues années.

Les expériences acquises au cours de l'exploitation pilote ont montré qu'il n'y a pas de demande suffisante pour la liaison Grenchen - Lengnau - Orpond. Sur le nouveau tronçon entre Lengnau et Meisberg, les bus ne sont utilisés en moyenne que par 2,4 personnes par trajet. Les taux de croissance étant en léger recul, les valeurs minimales de référence en termes de demande ne seront, selon toute probabilité, pas atteintes non plus dans les années à venir. Le tronçon Lengnau - Orpond ne sera plus desservi à l'échéance de l'exploitation pilote en décembre 2020.

L'évolution de la demande sur le tronçon Grenchen - Lengnau - Bienne Champs-de-Boujean est plus réjouissante. La demande actuelle et le taux de couverture des coûts atteignent les valeurs seuils fixées dans l'OOT. Le volume de trafic aux Champs-de-Boujean est très intense aux heures de pointe compte tenu du nombre élevé d'emplois. L'offre sur le nouveau tronçon Lengnau - Champs-de-Boujean sera ajustée en fonction de la demande : le matin et le soir, l'offre sera étoffée et l'après-midi, les heures d'exploitation seront réduites. La ligne Lengnau - Bienne Champs-de-Boujean se verra attribuer le niveau d'offre 1.

3.2 CT Emmental

- **Ligne 30.473 Lützelflüh – Rüderswil – Zollbrück**

Depuis l'été 2016, la commune de Rüderswil a son propre bus exploité par une association d'habitants. Depuis décembre 2017, une subvention cantonale est versée pour ces modes d'exploitation non conventionnels (art. 14 OOT). Au terme de la durée usuelle de trois ans de l'exploitation pilote (art. 15 OOT), la ligne de bus devra être intégrée dans l'offre de base en décembre 2020.

Sept allers-retours sont proposés entre les gares de Lützelflüh-Goldbach et de Zollbrück. Ils permettent aux pendulaires de bénéficier de bonnes correspondances pour rejoindre Berthoud le matin et en repartir le soir. Dans le même temps, l'offre répond aux besoins pour les trajets scolaires.

Les valeurs minimales de référence en termes de demande ont été facilement atteintes. Les conditions à l'intégration dans l'offre de base et à l'octroi d'une subvention annuelle à l'exploitation de la ligne de bus de la commune de Rüderswil sont ainsi réunies.

4 Répercussions financières

La mise en exploitation des deux lignes dans la région de Bienne génère de faibles dépenses supplémentaires périodiques d'un montant annuel d'environ 450 000 francs. Selon l'article 12 LCTP, les communes participent pour un tiers aux coûts. Les dépenses nettes du canton à approuver chaque année s'élèvent à environ 300 000 francs. Ces dépenses supplémentaires peuvent être compensées par des économies sur les lignes ayant fait l'objet de l'appel d'offres.

Globalement, bien qu'elles aient légèrement augmenté par rapport à 2019, les indemnités en 2020 et 2021 seront nettement inférieures à celles indiquées au point 8.1 de l'arrêté sur l'offre du Grand Conseil du 23 mars 2017 et aux chiffres actuels du budget et du plan financier.

L'intégration du bus exploité par une association d'habitants (ligne 30.473) dans l'offre de base n'a aucune répercussion financière par rapport à l'exploitation pilote.

5 Proposition

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

Pièces jointes

- Projet d'arrêté et annexes