

Le 16 janvier 2013 TTE C

37 Arrêté sur l'offre de transports publics pour les périodes d'horaire 2014 à 2017

1 OBJET

Par le présent arrêté, le Grand Conseil définit l'offre de transports publics non touristiques et le cadre financier afférent pour les périodes d'horaire 2014 à 2017.

L'arrêté relève de la compétence exclusive du Grand Conseil.

2 BASES LÉGALES

- Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), articles 49 à 61a
- Loi 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)
- Constitution du canton de Berne du 6 juin 1993 (ConstC ; 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)



3 PRINCIPES GÉNÉRAUX RÉGISSANT L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS

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

- Il faut garantir, sur tout le territoire cantonal, une offre de base de transports publics attractive, adaptée à la demande et au potentiel.
- Les transports publics sont les vecteurs de base dans les agglomérations et entre elles.
- Dans les centres régionaux et leurs zones d'attraction, de même que dans les zones à densité de population moyenne, les transports publics et les transports individuels couvrent conjointement les besoins. Il faut rechercher une complémentarité optimale.
- Dans les zones à faible densité de population, les transports publics garantissent une mobilité minimale.
- L'offre est ajustée à la demande. Les paramètres déterminants à cet effet sont arrêtés dans l'ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT).
- Lors de l'élaboration de l'horaire, on s'efforcera d'adopter le système cadencé, de garantir autant que possible de bonnes correspondances et d'utiliser efficacement les moyens d'exploitation.
- Les transports publics sont dans toute la mesure du possible conçus pour répondre aux besoins des personnes handicapées.
- L'offre de transports publics est développée avec prévoyance.
- Pour les trajets de 15 minutes au plus, voyager debout est considéré comme étant tolérable.

4 OFFRE 2014 À 2017 DE TRANSPORTS RÉGIONAL DES VOYAGEURS

- 4.1 Les lignes de transports publics régionales et locales du canton de Berne sont définies dans les plans de lignes et tableaux de desserte locale figurant aux annexes I et II, qui font partie intégrante du présent arrêté.
- 4.2 L'élaboration de l'offre sur les lignes individuelles est fonction des niveaux d'offre suivants :
- Niveau 1 : Garantie d'une mobilité minimale dans les zones à faible densité de population
 - Niveau 2 : Cadence horaire sur les axes de liaison régionaux traversant des zones à densité de population moyenne
 - Niveau 3 : Cadence semi-horaire pour les liaisons régionales dans les couloirs à forte densité de population et dans les pôles urbains
 - Niveau 4 : Cadence semi-horaire au minimum dans les agglomérations étendues à forte concentration de population et d'emplois

Le niveau d'offre attribué à chaque ligne est précisé dans les plans de lignes et les tableaux en annexe.

- 4.3 Le mode de transport est défini dans les plans de lignes et les tableaux.
- 4.4 Il appartient au Conseil-exécutif de fixer le nombre exact de courses par jour, dans les fourchettes prévues par les niveaux d'offre. Pour ce faire, il tient compte des fluctuations de la demande les jours ouvrés, les fins de semaine et les jours fériés généraux ainsi que de ses variations au cours de la journée. Si la situation le justifie, le Conseil-exécutif peut arrêter une offre ne cadrant pas avec le niveau prévu. Il peut également, pour chaque année d'horaire, procéder à des adaptations à l'intérieur des niveaux d'offre pour suivre l'évolution de la demande ou les modifications de la structure de l'horaire. En vertu de l'article 16, alinéa 3 LCTP, les conférences régionales des transports (CRT) concernées doivent être consultées en cas de modification de l'offre.

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

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 – Dreihubel
- 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
- 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 Escholz matt et Schangnau
- Transformation de la ligne de bus Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten en une ligne de bus de citoyens
- Reclassement de la ligne de bus entre Münsingen et Wichtrach
- Déclassement de la ligne de bus Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld
- Déclassement de la ligne de bus Boll-Utzigen – Utzigen
- Desserte de Kaufdorf au lieu de Toffen par la ligne Wichtrach – Kirchdorf – Kaufdorf
- Reclassement de la ligne de bus local Interlaken
- Reclassement de la ligne Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg

Suppression de lignes :

- 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 du tronçon Bienne, Champs-de-Boujean – Place d'Orpond de la ligne de bus Péry-Reuchenette – Place d'Orpond
- Suppression de la ligne de bus Belp Gare – Hühnerhubel
- Suppression de la ligne de bus Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand

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

- 5.1 L'étendue de l'offre de transports publics régionaux et locaux dans les grandes villes du canton de Berne est définie dans les tableaux en annexe, qui font partie intégrante du présent arrêté.
- 5.2 Dans les villes de Berne, Bienne et Thoun, la desserte fine est en général attribuée au niveau d'offre 4. Dans ces régions, l'offre est encore subdivisée comme suit :
- Echelon A : lignes proposant moins de 60 paires de courses par jour ouvrable ; ce sont en général des lignes tangentielles et des lignes de quartier
- Echelon B : lignes proposant 60 à 120 paires de courses par jour ouvrable ; ce sont en général des lignes radiales desservant les centres
- Echelon C : lignes proposant plus de 120 paires de courses par jour ouvrable ; ce sont en général des lignes radiales desservant les centres
- L'attribution des lignes individuelles aux niveaux d'offre ressort des tableaux en annexe.
- 5.3 Il appartient au Conseil-exécutif de fixer le nombre exact de courses par jour dans les fourchettes prévues par les niveaux d'offre. A cet effet, il tient compte des fluctuations de la demande les jours ouvrables, les fins de semaine et les jours fériés généraux ainsi que de ses variations au cours de la journée. Si la situation le justifie, le Conseil-exécutif peut arrêter une offre ne cadrant pas avec le niveau prévu. Il peut également, pour chaque année d'horaire, procéder à des adaptations à l'intérieur des niveaux d'offre pour suivre l'évolution de la demande ou les modifications de la structure de l'horaire. En vertu de l'article 16, alinéa 3 LCTP, les conférences régionales des transports (CRT) concernées doivent être consultées en cas de modification de l'offre.
- 5.4 Le mode de transport est fixé dans les tableaux en annexe. En règle générale, le mode de transport est conservé.
- 5.5 L'offre est en général reconduite, conformément aux indications des chiffres 5.1 à 5.4. Les modifications suivantes seront effectuées :
- A Bienne : suppression de la branche Vigneules – Alfermée
 - A Bienne : 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
 - A Berne : prolongement de la ligne de bus Wankdorf – Ostermundigen – Eigerplatz jusqu'à la gare de Weissenbühl
 - A Berne : Déclassement de la ligne de tram Berne gare – Weissenbühl
 - A Berne : Reclassement de la ligne de bus Eigerplatz – Ostermundigen – Wankdorf
 - A Berne : Reclassement de la ligne de bus Weyermannshaus – Niederwangen
 - A Berne : abandon du prolongement de la ligne de bus Zollikofen – Worblaufen – Breitenrain jusqu'à la Fosse aux ours

6 EXPLOITATIONS PILOTES

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

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

7 GESTION DES EXPLOITATIONS, SÉCURITÉ ET TARIFICATION

- 7.1 Pour assurer la bonne gestion des transports publics, les procédures prévues par la législation sur les chemins de fer sont appliquées (présentation d'offres, conclusion de conventions de prestations avec les entreprises de transport, contrôle de gestion).
- 7.2 La sécurité dans les transports publics doit être assurée par les entreprises de transport de façon appropriée et à un coût économiquement justifiable.
- 7.3 Les tarifs sont conçus selon les principes suivants :
- Dans les conditions générales données, les transports publics constituent la plus grande part possible de l'ensemble des transports.
 - Un nombre important de passagers et la mise à profit de la situation en termes de prix et de marché doivent permettre de réaliser des revenus aussi élevés que possible.
 - En principe, les tarifs doivent être comparables pour des offres de transport équivalentes.
- 7.4 Les communautés tarifaires suivent en principe l'évolution des tarifs nationaux. Des mesures tarifaires sont prises pour couvrir la hausse des prix des sillons en 2017.
- 7.5 Les communautés tarifaires Libero et BeoAbo de même que la participation aux communautés tarifaires en dehors du canton sont maintenues. L'actuel ABO zigzag deviendra partie intégrante de Libero. Dans les régions limitrophes, des solutions avec les communautés tarifaires voisines sont étudiées et mises en œuvre.
- 7.5 Les cartes multi-courses actuelles à prix réduit dont bénéficient uniquement les habitants de Lauterbrunnen pour se rendre sur les lieux touristiques interdits aux voitures que sont Mürren et Wengen vont à l'encontre de l'obligation d'établir les tarifs selon la LTV. A partir de 2014, la Confédération ne contribuera plus à compenser les pertes de gain dues à ces allègements tarifaires. Afin de garantir à long terme ces réductions, il est impératif de mettre sur pied une solution tarifaire conforme à la législation.

8 RÉPERCUSSIONS EN MATIÈRE DE FINANCES ET DE PERSONNEL

- 8.1 Le présent arrêté sur l'offre aura vraisemblablement les incidences financières suivantes sur le compte de fonctionnement :

En millions de francs	2014	2015	2016	2017
Indemnités (mesures tarifaires incluses)	297.1	302.9	308.8	315.2
./ participation des communes (art. 12 LCTP)	-99.0	-101.0	-102.9	-105.1
Dépenses nettes à la charge du canton	198.0	201.9	205.8	210.1

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

- 8.2 Le Conseil-exécutif arrête, au moyen de crédits d'engagement annuels, l'indemnisation des prestations d'exploitation et le soutien aux mesures tarifaires (art. 15, lit. d LCTP).

- 8.3 Les investissements nécessaires sont approuvés avec le crédit-cadre 2014 – 2017 destiné au financement des investissements dans les transports publics et avec les arrêtés d'exécution correspondants.

9 DISPOSITIONS FINALES

- 9.1 Le Grand Conseil prend connaissance du rapport relatif à l'exécution de l'arrêté sur l'offre 2010 – 2013.
- 9.2 Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif de mettre en œuvre l'arrêté sur l'offre 2014 – 2017.
- 9.3 Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif de déclencher l'examen du mode de transport sur la ligne de chemin de fer Spiez – Interlaken Ost.
- 9.4 Le Grand Conseil se réserve le droit d'adapter l'arrêté sur l'offre à de nouvelles conditions générales ou aux modifications des conditions existantes.
- 9.5 Le Conseil-exécutif est chargé de tenir compte des modifications de la clé de répartition entre la Confédération et le canton dans l'établissement du budget et du plan financier. Pour assurer l'exécution de l'arrêté sur l'offre, la diminution des subventions de la Confédération doit être compensée par une hausse des indemnités cantonales.
- 9.6 Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif de lui soumettre une adaptation du présent arrêté sur l'offre, s'il ressort de l'Examen des offres et des structures qu'il est nécessaire d'intervenir.

Annexe I

Plans du réseau des lignes pour les CRT 1 – 6

Annexe II

Tableaux des lignes de transport local

Au Grand Conseil