

# Rapport

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

au Conseil-exécutif  
à l'attention du Grand Conseil

---

## Adaptation de l'arrêté du 1<sup>er</sup> avril 2009 sur l'offre des transports publics pour la période horaire 2010 à 2013 (AGC 2098/2009)

---

### Table des matières

<b>0</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Objet .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bases juridiques .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Principes généraux régissant l'offre de transports publics .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>L'offre 2010 – 2013 de transport régional des voyageurs .....</b>	<b>4</b>
4.5	Offre 2010 – 2013 .....	4
4.5.1	RER .....	4
4.5.2	CRT Bienne - Seeland - Jura bernois .....	5
4.5.3	CRT Haute-Argovie .....	5
4.5.4	CRT Emmental .....	5
4.5.5	CRT Berne-Mittelland .....	5
4.5.6	CRT Oberland Ouest .....	5
4.5.7	Oberland Est .....	5
<b>5</b>	<b>L'offre 2010 – 2013 dans les villes de Berne, de Bienne et de Thoue .....</b>	<b>6</b>
5.5	Offre 2010 – 2013 .....	6
5.5.1	Agglomération de Berne .....	6
5.5.2	Agglomération de Bienne .....	6
5.5.3	Agglomération de Thoue .....	6
<b>6</b>	<b>Exploitations pilotes .....</b>	<b>6</b>
6.4	Exploitation pilote Jegenstorf – Münchringen – Hindelbank .....	6
<b>7</b>	<b>Gestion des exploitations, sécurité et tarification .....</b>	<b>6</b>
<b>8</b>	<b>Répercussions financières .....</b>	<b>6</b>
8.1	Coût annuel .....	6
8.1.1	Objectifs et conditions générales .....	6
8.1.2	Clé de répartition entre canton, Confédération et communes .....	8
8.1.3	Degré de couverture des coûts .....	8
8.1.4	Coûts escomptés / Evolution des indemnités cantonales .....	9
8.1.5	Différence par rapport au plan intégré mission-financement .....	10
8.1.6	Indemnités requises .....	10
<b>9</b>	<b>Dispositions finales .....</b>	<b>10</b>
9.3	Intégration des exploitations pilotes dans l'offre de base du canton .....	11
9.5	Examen de l'ordonnance sur l'offre de transports publics .....	11
9.5.1	Adaptations de l'OOT suite aux modifications de la législation fédérale et précisions se basant sur la pratique actuelle .....	11

9.5.2	Adaptation de l'ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT) suite à l'examen de l'offre de nuit.....	12
9.7	Evaluation de la durabilité.....	12
9.8	Répercussions économiques.....	12
<b>10</b>	<b>Proposition .....</b>	<b>13</b>
<b>11</b>	<b>Annexes.....</b>	<b>13</b>

## 0 Introduction

Le présent rapport comporte des explications sur les adaptations de l'arrêté sur l'offre pour les années 2012 et 2013 et des informations sur les modifications de l'offre qu'il est possible de réaliser dans le cadre de l'arrêté en vigueur et selon les points 4.4 et 5.3. Les répercussions financières de ces adaptations sont présentées dans l'arrêté ci-joint.

## 1 Objet

La loi sur les transports publics 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 instruments de pilotage du Grand Conseil sont l'arrêté sur l'évolution de l'offre et le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics.

Le présent rapport du Conseil-exécutif présente l'évolution de l'offre à moyen terme selon l'article 14 LTP.

En date du 1<sup>er</sup> avril 2009, le Grand Conseil du canton de Berne a approuvé l'arrêté sur l'offre actuellement en vigueur (AGC 2098/2009), valable pour l'offre de transports publics de décembre 2009 à décembre 2013.

L'arrêté sur l'offre requiert une adaptation pour les années 2012 et 2013 étant donné :

- les adaptations de l'offre découlant des évolutions actuelles et de l'arrivée à échéance d'exploitations pilotes couronnées de succès ;
- les modifications des bases légales de la Confédération et les adaptations de l'ordonnance sur l'offre de transports publics ;
- les coûts induits dus à l'acquisition de nouveau matériel roulant.

En avril 2010, les conférences régionales des transports ont été priées de communiquer au canton les éventuels besoins d'adaptation. La présente adaptation de l'arrêté sur l'offre 2010 – 2013 se base sur les demandes transmises, qui n'ont toutefois pas toutes pu être prises en compte. Les adaptations prévues de l'arrêté sur l'offre ont été mises en consultation fin octobre 2010. Les résultats figurent dans un rapport.

## **2 Bases juridiques**

### Confédération

- Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), chapitres VI et VII
- Loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF ; RS 742.31)
- 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 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16)
- Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11)
- Ordonnance du 11 novembre 2009 sur les horaires (OH ; RS 745.13)

### 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)
- Arrêté du Grand Conseil du 22 janvier 1991 sur le RER bernois
- AGC 2098/2009 du 1<sup>er</sup> avril 2009 sur l'offre de transports publics pendant les périodes d'horaire 2010 - 2013

## **3 Principes généraux régissant l'offre de transports publics**

Le point 3 de l'AGC 2098/2009 reste inchangé.

## **4 L'offre 2010 – 2013 de transport régional des voyageurs**

Les points 4.1 à 4.4 restent inchangés.

### **4.5 Offre 2010 – 2013**

#### **4.5.1 RER**

Les trains accélérés sur la ligne S1 (Thoune –) Berne – Flamatt – Fribourg s'arrêteront dorénavant à Thörishaus Dorf.

En raison du manque de capacités aux heures de pointe, certains trains de la S3 entre Münchenbuchsee et Biel/Bienne seront dotés de wagons supplémentaires. Ces trains s'arrêteront uniquement à Lyss.

#### **4.5.2 CRT Bienne - Seeland - Jura bernois**

L'offre est maintenue sans changement.

#### **4.5.3 CRT Haute-Argovie**

La ligne de bus Niederbipp – Wolfisberg – Rumisberg aura de meilleures correspondances avec la ligne Wiedlisbach – Farnern, et les besoins des écoles seront pris en compte. Le tronçon Wolfisberg – Niederbipp de cette ligne sera supprimé. La mise en œuvre du nouveau schéma n'engendre pas de coûts supplémentaires, mais l'exploitation de la ligne sera nettement améliorée.

Sur la base des expériences faites durant la première année d'exploitation, la ligne urbaine 64 de Langenthal sera modifiée : La ligne desservira la gare et, grâce à une boucle raccourcie, le quartier de Schoren.

#### **4.5.4 CRT Emmental**

A partir du changement d'horaire de décembre 2010, un train à rames séparables circulera entre Lucerne et l'Entlebuch ainsi qu'entre Lucerne et Langenthal. Le train constitué de plusieurs rames motrices au départ de Lucerne sera donc séparé en deux à Wolhusen : Une partie continuera en direction de Huttwil – Langenthal et l'autre en direction de l'Entlebuch. Grâce à l'utilisation de matériel roulant moderne et à des adaptations minimales de l'horaire, les trains en provenance de Lucerne pourront continuer jusqu'à Langnau. La ligne régionale Langnau – Trubschachen – Lucerne sera intégrée au niveau d'offre 2 sur le territoire du canton de Berne.

La ligne de bus de citoyens Hellsau – Höchstetten – Willadingen – Koppigen sera intégrée au niveau d'offre 1.

L'exploitation pilote par le prolongement de la ligne BSU 2 Soleure – Obergerlafingen – Zielesbach a montré que la desserte par les transports publics répond à un besoin sur ce tronçon. Les dépenses supplémentaires engendrées par cette offre sont minimales et le rapport coût/utilité est suffisant. Il est prévu d'intégrer cette ligne au niveau d'offre 2.

#### **4.5.5 CRT Berne-Mittelland**

L'offre est maintenue sans changement.

#### **4.5.6 CRT Oberland Ouest**

Rive droite du lac de Thoune : Selon l'offre mise en place en 2010, la ligne est classée au niveau d'offre 4 sur le tronçon Oberhofen – Gunten.

#### **4.5.7 Oberland Est**

Le tronçon Wilderswil – Gsteigwiler de la ligne Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler est classé au niveau d'offre 2. A cause d'un chantier lancé en automne 2009, toutes les courses ont été prolongées jusqu'à Gsteigwiler (cadence semi-horaire). L'évolution de la demande est très positive.

## **5 L'offre 2010 – 2013 dans les villes de Berne, de Bienne et de Thoune**

Les points 5.1 à 5.4 restent inchangés.

### **5.5 Offre 2010 – 2013**

#### **5.5.1 Agglomération de Berne**

L'exploitation pilote actuelle satisfait aux conditions de l'ordonnance sur l'offre de transports publics et la ligne Ausserholligen – Niederwangen Erle (ligne 31) sera intégrée au niveau d'offre A.

#### **5.5.2 Agglomération de Bienne**

L'offre est maintenue sans changement.

#### **5.5.3 Agglomération de Thoune**

L'offre est maintenue sans changement.

## **6 Exploitations pilotes**

Les points 6.1 à 6.3 restent inchangés.

### **6.4 Exploitation pilote Jegenstorf – Münchringen – Hindelbank**

Le 20 octobre 2010, le Conseil-exécutif a décidé de ne pas renouveler l'exploitation pilote en décembre 2010 parce que la demande est nettement insuffisante pour satisfaire aux conditions de l'ordonnance sur l'offre de transports publics. Le point 6.4 est donc abrogé.

## **7 Gestion des exploitations, sécurité et tarification**

Les points 7.1 à 7.5 restent inchangés.

## **8 Répercussions financières**

### **8.1 Coût annuel**

#### **8.1.1 Objectifs et conditions générales**

L'arrêté sur l'offre 2010 – 2013 partait du principe que la Confédération participerait intégralement au cofinancement du transport régional des voyageurs (TRV), ce qui n'est plus assuré à l'heure actuelle. Dans le cadre du programme de consolidation 11/13 (PCO), la Confédération prévoit trois mesures d'économie pour le TRV :

### 1) Réduction de la compensation du renchérissement 2011 – 2013

La correction de la compensation du renchérissement est un élément central du PCO 11/13. Au cours des dernières années, la Confédération a octroyé un taux de 1,5 pour cent pour le renchérissement des indemnités. Le renchérissement effectif étant toutefois nettement moins élevé durant cette période, les moyens fédéraux destinés aux transports publics ont augmenté en termes réels. L'ajustement de la compensation du renchérissement a pour but de corriger cette évolution. Pour les années 2011 – 2013, il en résulte une diminution du budget d'environ 13 millions de francs par année pour le transport régional des voyageurs.

En raison de l'évolution réjouissante de la demande, il était urgent d'accroître la capacité des transports publics au cours des dernières années. Il est donc logique que l'augmentation des indemnités soit supérieure à l'indice de renchérissement. Grâce au bas niveau du renchérissement, la Confédération a pu cofinancer ces aménagements. Le budget TRV de la Confédération n'a toutefois pas suffi ces dernières années à assurer le cofinancement complet du transport régional des voyageurs. A l'avenir, la Confédération ne participera plus du tout ou seulement en partie au développement de l'offre et au financement des coûts induits du matériel roulant pour le transport régional des voyageurs.

### 2) Relèvement de la demande minimale moyenne de 32 à 100 personnes par jour

La Confédération avait prévu de ne plus participer au financement de lignes de transport régional qui sont utilisées par moins de 100 passagers par jour. Si cette mesure avait été mise en œuvre, 160 lignes auraient été touchées en Suisse, dont 28 dans le canton de Berne. La Conférence des gouvernements cantonaux et le Conseil fédéral se sont finalement mis d'accord pour abandonner cette mesure ; il n'est donc plus nécessaire d'en tenir compte.

### 3) Garantie du taux d'intérêt pour le matériel roulant

La garantie de la Confédération permet aux entreprises d'obtenir des prêts à un taux plus intéressant, et par là même de réduire le coût du financement par emprunt. En diminuant sa contribution, la Confédération entend réaliser les économies visées sur les intérêts.

Dans ses prévisions, le canton a tenu compte de la réduction de la garantie fédérale pour calculer la future participation du canton aux coûts d'amortissement du nouveau matériel roulant. Cette mesure d'économie aura comme conséquence de réduire la part de la Confédération au financement du matériel roulant par rapport aux prévisions.

## Récapitulation des mesures d'économie de la Confédération pour le transport régional 2011 – 2014

Mesure prévue	2011	2012	2013	2014
Correction du renchérissement	13,40	13,40	13,40	
Garantie d'intérêt matériel roulant		8,00	9,00	12,00
<b>Total</b>	<b>13,40</b>	<b>21,40</b>	<b>22,40</b>	<b>12,00</b>

Tableau 1 Mesures d'économie PCO pour les transports publics (en mio de CHF)

Les mesures d'économie de la Confédération touchent le canton de la manière suivante :

Part du canton de Berne	2011	2012	2013	2014
Correction du renchérissement	2,00	2,00	2,00	
Garantie d'intérêt matériel roulant		1,40	1,50	2,00
<b>Total</b>	<b>2,00</b>	<b>3,40</b>	<b>3,50</b>	<b>2,00</b>

Tableau 2 Part du canton de Berne aux mesures d'économie dans le domaine des transports publics (en mio de CHF)

### 8.1.2 Clé de répartition entre canton, Confédération et communes

La part de la Confédération au financement du transport régional des voyageurs est plafonnée. Le cofinancement n'est possible que jusqu'à ce que la quote-part cantonale soit atteinte. Au cours des dernières années, le canton de Berne a dû commander différentes prestations du TRV sans participation de la Confédération, sa quote-part étant épuisée. La situation va encore s'aggraver avec le PCO. Il est probable que la quote-part cantonale de 2011 sera plus basse que celle de 2010. Les années suivantes, les moyens à disposition de la Confédération pour cofinancer le développement de l'offre et les coûts induits du matériel roulant seront limités.

Le PCO aura comme conséquence de réduire les moyens fédéraux mis à disposition par rapport aux plans précédents. Le canton et les communes devront donc compenser ce manque à gagner. Une autre solution consiste à réduire l'offre.

### 8.1.3 Degré de couverture des coûts

Heureusement, le degré de couverture des coûts des transports publics a connu une amélioration légère mais constante ces dernières années, en particulier en raison de l'accroissement de la demande, mais également grâce aux rationalisations réalisées par les entreprises de transports. La comparaison des degrés de couverture des coûts moyens des différents secteurs se présente comme suit :

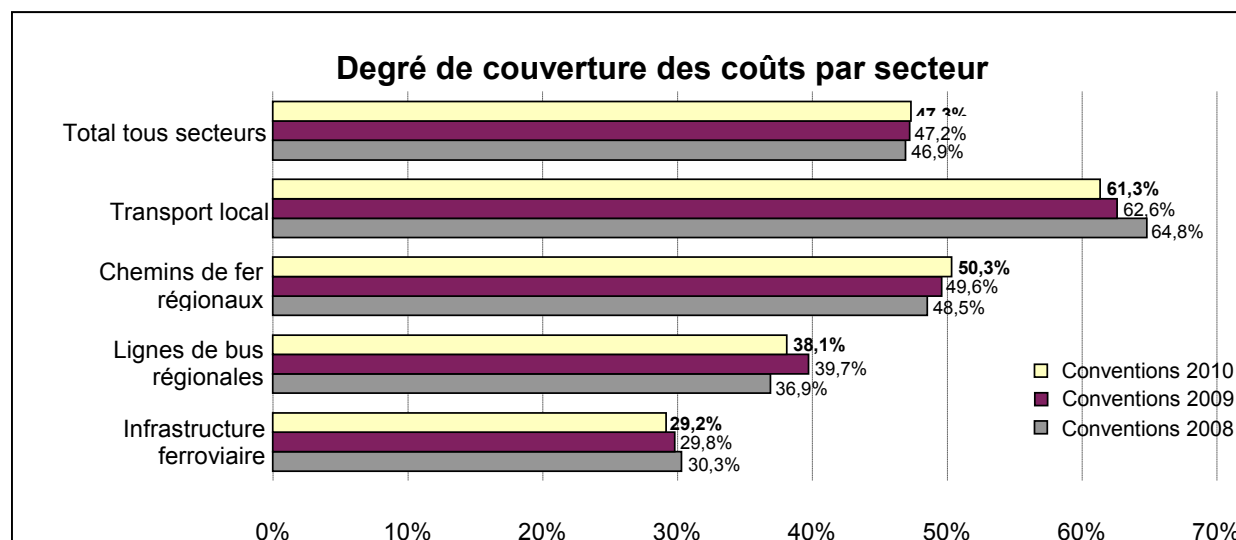


Fig. 1 Degré de couverture des coûts par secteur

L'infrastructure ferroviaire présente le degré de couverture le plus bas. Dans ce secteur, les recettes les plus importantes proviennent des prix des sillons, déterminés par la Confédération. Les prix actuels des sillons ne permettent de couvrir qu'une petite partie des coûts des amortis-



sements, de l'entretien et du renouvellement. Pour ce qui est du trafic régional, la couverture des coûts est de 38 pour cent en moyenne pour les lignes de bus et de 50 pour cent pour les lignes ferroviaires. Avec 61 pour cent, le degré de couverture des coûts du transport local est le plus élevé. Tous secteurs confondus, le degré de couverture des coûts est de 47 pour cent environ en moyenne. La tendance est à la hausse.

Ces 14 dernières années, il a été possible d'améliorer sensiblement le rapport qualité/prix. L'augmentation en pour cent des indemnités est inférieure à celle des kilomètres parcourus. L'indemnité par kilomètre parcouru a été réduite et reste de 5 pour cent inférieure à la valeur de 1997/98 qui figure dans les contrats de prestations 2010. Et ce malgré le renchérissement de 11 pour cent survenu entre-temps.

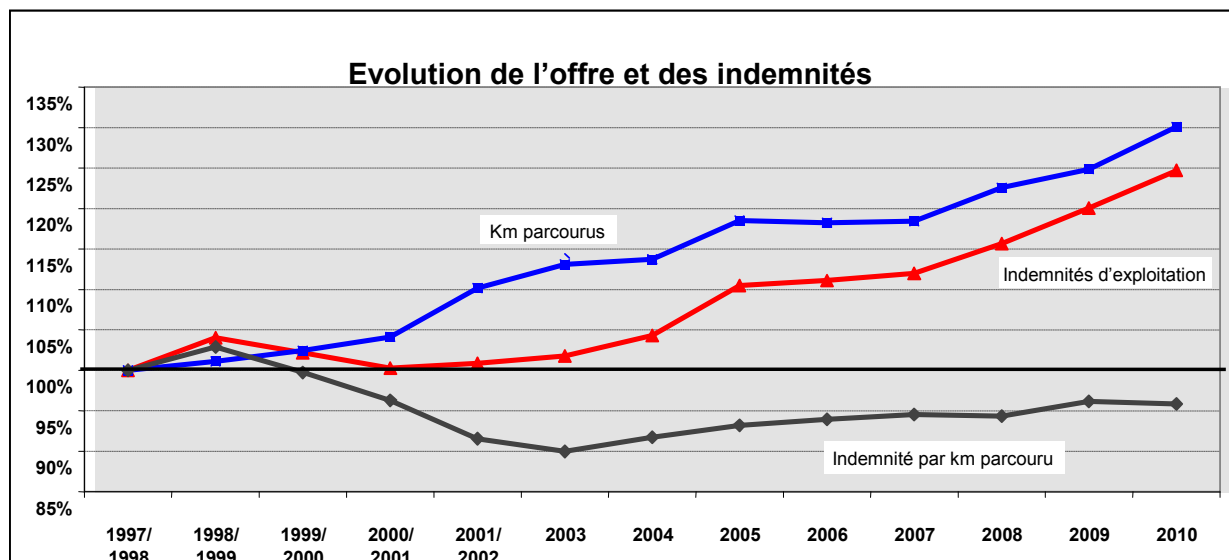


Illustration 2 Evolution de l'offre en km parcourus et indemnités d'exploitation

### 8.1.4 Coûts escomptés / Evolution des indemnités cantonales

L'évolution des indemnités cantonales doit être mise à jour sur la base des mesures d'économie de la Confédération et des modifications de l'offre, ces dernières n'étant pas encore connues au moment de l'élaboration de l'arrêté sur l'offre. En plus des besoins supplémentaires dus à la mise en œuvre de ces modifications et du transfert des charges qui résulte du PCO, il faut ajouter un montant annuel de 850 000 francs pour Alpar durant les années 2010 – 2012, qui ne figure pas au budget (AGC 1875/2010).

Le budget pourra être tenu en 2010 et 2011, notamment grâce aux mesures d'économie des entreprises de transport et à l'évolution des revenus, en général positive (augmentation des tarifs en décembre 2010).

L'estimation des besoins en indemnités se présente comme suit :

Indemnités TP 2010 - 2013	2010	2011	2012	2013
<b>Indemnités requises selon l'arrêté sur l'offre 2010- 2013</b>	<b>263,5</b>	<b>264,5</b>	<b>272,0</b>	<b>274,7</b>
Besoins supplémentaires pour la mise en œuvre de l'arrêté sur l'offre 2010 - 2013	-0,9	-0,5	5,5	8,8
Répercussions du programme de consolidation de la Confédération (PCO)		2,0	3,4	3,5
Indemnisation d'Alpar	0,9	0,9	0,9	
<b>Mise à jour des indemnités requises pour 2010 - 2013</b>	<b>263,5</b>	<b>266,8</b>	<b>281,8</b>	<b>287,0</b>

Illustration 3 Indemnités TP 2010 – 2013 (en mio de CHF)

### 8.1.5 Différence par rapport au plan intégré mission-financement

En 2012 et 2013, on enregistre une différence de 7,2 millions entre la mise à jour des indemnités requises pour 2010 – 2013 et les moyens inscrits au budget et au plan intégré « mission-financement ».

Indemnités TP 2010 - 2013	2010	2011	2012	2013
Mise à jour des indemnités requises pour 2010 - 2013	263,5	266,8	281,8	287,0
Moyens inscrits pour 2010 - 2013 dans le budget et le PF	263,5	266,8	274,6	279,8
Indemnités supp. requises par rapport au PF actuel	-	-	7,2	7,2

Illustration 4 Différence entre les indemnités requises et le plan intégré « mission-financement » 2012 / 2013 (en mio de CHF)

### 8.1.6 Indemnités requises

Le Conseil-exécutif propose au Grand Conseil de mettre en œuvre l'arrêté sur l'offre 2010 – 2013 comme prévu. Cela signifie qu'il est nécessaire d'augmenter les indemnités selon les besoins supplémentaires dus à la mise en œuvre des modifications et à la compensation du PCO. Les indemnités versées à Alpar sont également prises en compte.

Indemnités TP	2010	2011	2012	2013
Indemnités requises selon l'arrêté sur l'offre 2010 - 2013	263,5	264,5	272,0	274,7
Besoins supplémentaires pour la mise en œuvre de l'arrêté sur l'offre 2010 - 2013	-0,9	-0,5	5,5	8,8
Répercussions du programme de consolidation de la Confédération (PCO)		2,0	3,4	3,5
Indemnisation d'Alpar (non budgétée)	0,9	0,9	0,9	
Mise à jour des indemnités requises pour 2010 - 2013	263,5	266,8	281,8	287,0
Moyens inscrits pour 2010 - 2013 dans le budget et le PF	263,5	266,8	274,6	279,8
Indemnités supplémentaires requises	-	-	7,2	7,2

Illustration 5 Différence entre les indemnités requises et le plan intégré « mission-financement » 2012 / 2013 (en mio de CHF)

Le budget 2012 et le plan intégré « mission-financement » 2013 doivent être augmentés de 7,2 millions de francs par rapport aux prévisions.

Les points 8.2 et 8.3 restent inchangés.

## 9 Dispositions finales

Les points 9.1 et 9.2 restent inchangés.

### **9.3 Intégration des exploitations pilotes dans l'offre de base du canton**

Le point 9.3 est supprimé, car selon l'article 14 LCTP, le Grand Conseil est compétent pour définir le réseau des lignes de transports publics. Cette compétence ne peut pas être déléguée au Conseil-exécutif.

Le point 9.4 reste inchangé.

### **9.5 Examen de l'ordonnance sur l'offre de transports publics**

#### **9.5.1 Adaptations de l'OOT suite aux modifications de la législation fédérale et précisions se basant sur la pratique actuelle**

A l'occasion de la réforme des chemins de fer, plusieurs lois et ordonnances fédérales ont été modifiées et remaniées. L'OOT comporte des références à l'arrêté sur l'offre, ce qui est inhabituel, puisqu'elle est du ressort du Conseil exécutif, tandis que l'arrêté sur l'offre incombe au Grand Conseil.

Certaines dispositions sont adaptées aux expériences faites.

Les articles suivants de l'OOT doivent être adaptés :

- Préambule : Adaptation de la référence à la législation fédérale et intégration d'une référence générale à l'arrêté sur l'offre
- Art. 1c : Suppression de la référence à l'arrêté sur l'offre.
- Art. 2, al. 1 : Actualisation de la référence à la législation fédérale.
- Art. 3, al. 1 : Actualisation de la référence à la législation fédérale.
- Art. 5, al. 1 : Suppression de la référence à l'arrêté sur l'offre.
- Art. 5, al. 2 : Peut être abrogé puisque cet alinéa s'est révélé inutile en pratique.
- Art. 6, al. 4 : Actualisation de la référence à la législation fédérale.
- Art. 6, al. 5d : Une référence à la définition des centres selon le plan directeur cantonal est prévue ici.
- Art. 9, al. 1, 2 et 6 : Actualisation de la référence à la législation fédérale.
- Art. 9, al. 4 : Actualisation de la référence à la loi sur les marchés publics (LCMP).
- Art. 10 et 11 : Suite aux nouvelles classifications selon le droit de la Communauté européenne et aux nouvelles catégories de véhicules comme les bus de 15 mètres de long (bus à trois essieux), les catégories de bus sont définies comme suit :
  - Les minibus sont des véhicules d'un poids total de 5 tonnes au maximum (catégorie M2 selon OETV).
  - Les midibus et bus standard englobent les véhicules d'un poids supérieur à 5 tonnes et d'une longueur de 13 mètres au maximum.
  - Les bus articulés et les megabus sont des véhicules d'une longueur supérieure à 13 mètres.
- Art. 10 et 11 : Les minibus, avec leur petite capacité de transport, ont un potentiel de rendement inférieur aux moyens de transport plus grands. Les exigences concernant le taux de couverture sont pratiquement irréalisables pour ce type de véhicule. C'est pourquoi le taux de couverture à atteindre pour les minibus est réduit de 5 pour cent (objectif minimum)

à 10 pour cent (objectif souhaité). Cette adaptation permet d'assurer la pérennité de lignes de minibus qui desservent en général de petites communes. L'expérience a montré que de telles adaptations n'engendraient pas d'offre supplémentaire. La réduction des exigences ne génère donc pas de coûts financiers.

- Art. 12, al. 1 : Actualisation de la référence à la législation fédérale.
- Art. 14, al. 3 : Actualisation de la référence à la législation fédérale.
- Art. 15, al. 1 : Les exploitations pilotes durent « en règle générale trois ans » (au lieu de « deux ans au minimum »). En pratique, il s'est avéré qu'il n'est généralement pas possible de faire des pronostics solides sur la demande à moyen terme et la pertinence de l'offre après une année d'exploitation pilote. Après deux ans, ces pronostics sont dans la plupart des cas possibles et ainsi, l'intégration dans l'offre de base se fait en règle générale après trois ans.

### **9.5.2 Adaptation de l'ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT) suite à l'examen de l'offre de nuit**

Dans le cadre de l'arrêté sur l'offre des transports publics 2010 – 2013, le Grand Conseil a demandé au Conseil-exécutif d'examiner l'offre de nuit existante et la pratique légale dans le canton de Berne. La question a en particulier porté sur les heures d'exploitation de l'offre de jour, qui se limitent actuellement au créneau horaire entre 5 h 30 et 24 h 00, et sur les tarifs de nuit (Moonliner).

Sur la base des résultats de l'étude réalisée et en tenant compte des avis recueillis dans le cadre des consultations techniques, l'article 5, alinéa 3 OOT est adapté comme suit :

« Les courses qui arrivent au lieu de destination avant 05 h 30 et celles qui quittent ce lieu après 01 h 00 ne seront, en règle générale, ni commandées ni indemnisées par le canton ».

L'offre de nuit des entreprises de transport et des communes qui a fait ses preuves doit être maintenue sans que le canton ne verse d'indemnisation.

L'adaptation de l'OOT n'aura tout d'abord pas de répercussions sur l'offre du soir et l'offre de nuit. Les éventuelles modifications ou adaptations de l'offre seront présentées au Grand Conseil dans les prochains arrêtés sur l'offre.

Le point 9.6 reste inchangé.

### **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 de l'environnement et de la société, et constitue une exigence fondamentale à l'égard du canton en tant que place économique. Les coûts importants qui y sont liés sont 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 indispensable.

### **9.8 Répercussions économiques**

Les adaptations de l'arrêté sur l'offre ne présentent pas d'impact majeur sur l'économie.

## **10 Proposition**

Pour les raisons exposées ci-dessus, nous vous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

## **11 Annexes**

– Projet d'arrêté et annexes I et II

Berne, le 6 janvier 2011

DIRECTION DES TRAVAUX  
PUBLICS, DES TRANSPORTS  
ET DE L'ÉNERGIE  
La directrice

B. Egger-Jenzer, conseillère d'Etat