



Direction des travaux publics et des transports
Office des transports publics et de la coordination des transports

Clé de répartition des coûts entre les communes bernoises

Document de fond Base de calcul des points TP pour la clé de répartition des coûts 2023/2024

Depuis le 1^{er} janvier 1996, les communes bernoises participent aux dépenses supportées par le canton pour les transports publics. La part des communes est calculée conformément à l'article 29 de la loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1).

Art. 29 LPFC

Transports publics

¹ Les indemnités d'investissement et d'exploitation octroyées par le canton ainsi que les aides financières aux mesures tarifaires et aux transports touristiques conformément aux articles 4, 5, 6, 8 et 9 de la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics [RSB 762.4] sont financées pour un tiers par l'ensemble des communes.

² La part de chaque commune est déterminée pour deux tiers en fonction de l'offre de transports publics et pour un tiers en fonction de la population résidente.

³ Les parts des communes sont calculées conformément à la formule L indiquée en annexe.

Les dépenses du canton en matière de transports publics sont allouées aux prestations suivantes :

- Indemnités pour les transports et les infrastructures
- Contributions aux communautés et mesures tarifaires
- Contributions aux frais d'investissement
- Aides financières destinées aux transports touristiques
- Autres prestations commandées par le canton, par exemple des mandats de mesure du degré de satisfaction de la clientèle ou de mesure de la qualité de l'offre TP commandée pour le trafic local.

Les modalités du calcul de la part d'une commune sont fixées dans l'ordonnance sur la participation des communes aux coûts des transports publics (OPCTP ; RSB 762.415).

Nouveau calcul de la clé de répartition des coûts entre les communes bernoises

La clé de répartition des coûts entre les communes bernoises pour le financement des transports publics est mise à jour tous les deux ans.

Les parts sont fixées en fonction

- de l'offre de transports publics (points TP) de la commune par rapport à l'offre de l'ensemble des communes (à raison de deux tiers) ;
- du nombre d'habitant-e-s de la commune par rapport au nombre total d'habitant-e-s de toutes les communes (à raison d'un tiers).

Formule selon l'annexe L de la LPFC : compensation des charges « transports publics » (art. 29)

$$PCo = \left(\frac{SCos \times 0.67}{OTPCos} \times OTPCo \right) + \left(\frac{SCos \times 0.33}{PRCos} \times PRCo \right)$$

PCo = Part de la commune en francs

SCos = Somme de l'ensemble des communes selon l'art. 29

OTPCos = Offre de transports publics de l'ensemble des communes

OTPCo = Offre de transports publics de la commune

PRCos = Population résidente de l'ensemble des communes

PRCo = Population résidente de la commune

1 Calcul détaillé de l'offre de transport mesurée en points TP

L'article 3 de l'OPCTP règle le calcul de l'offre de transport :

- À l'exception du réseau nocturne, l'offre de transport d'une commune se détermine au nombre de départs des transports publics à partir des arrêts situés dans le périmètre de la commune qui lui sont imputables. Ledit nombre, pondéré en fonction des modes de transport, sert de base à ce calcul.
- L'offre de transport du réseau nocturne se détermine au nombre d'arrivées de transports publics à un arrêt, pondéré en fonction des modes de transport.
- Sont considérées comme réseau nocturne l'offre de nuit conformément à l'article 5a, alinéa 2 de l'ordonnance du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics ([OOT](#)) ainsi que les courses du trafic à longue distance correspondantes.

Les lignes exclusivement touristiques, les prestations supplémentaires convenues au sens de l'article 3, alinéa 2 de la loi sur les transports publics, les solutions particulières (art. 14, al. 1 OOT) et les exploitations pilotes (art. 15 OOT) fonctionnant toutes deux avec des subventions supplémentaires ainsi que le transport de marchandises n'entrent pas en ligne de compte dans le calcul de l'offre de transport.

Les points TP sont attribués aux communes en fonction de la position géographique de l'arrêt (imputation à la commune sur le territoire de laquelle il est situé). Il peut être procédé à une répartition entre plusieurs communes (voir point 1.2.5) dans le cas des stations de chemin de fer uniquement.

Le relevé des départs se base sur le recueil horaire (www.fahrplanfelder.ch) de l'indicateur officiel le plus récent. Pour la clé de répartition des coûts 2023/2024, c'est par exemple l'horaire 2022 (12 décembre 2021 au 10 décembre 2022) qui fait foi. Les horaires temporaires liés à des chantiers ne sont pas pris en compte.

1.1 Évaluation détaillée de l'offre de transport

1.1.1 Offre prise en compte

Pour le calcul des points TP, l'offre pour le trafic ferroviaire longue distance et l'offre commandée par le canton de Berne pour le trafic régional et local ainsi que l'offre de nuit sont prises en considération. Les commandes supplémentaires de tiers (communes, privés, etc.) et l'offre touristique n'entrent pas en ligne de compte dans le calcul.

1.1.2 Nombre de départs (art. 3a OPCTP)

Pour évaluer l'offre de transport déterminante, les départs sont imputés à la commune comme suit :

- Les départs des courses assurées moins de 122 jours par an ne sont pas imputés.
- Les départs des courses assurées entre 122 et 244 jours par an sont imputés à moitié.
- Les départs des courses assurées plus de 244 jours par an sont entièrement imputés.

Le nombre d'arrivées du réseau nocturne est entièrement imputé (pondération par le facteur 0,4), indépendamment de la fréquence des courses.

1.2 Pertinence et imputation des arrêts

1.2.1 Imputation d'un arrêt (art. 4, al. 1 et art. 2 OPCTP)

Les règles suivantes sont applicables pour l'imputation d'un arrêt déterminant du point de vue des points TP :

- L'imputation d'un arrêt dépend de sa fréquentation et de son potentiel de demande. Si ces deux facteurs sont supérieurs aux valeurs-seuils, l'arrêt sera intégralement imputé. Si seul l'un des critères est rempli, il le sera à moitié. Si les deux valeurs sont inférieures aux seuils prescrits, il ne sera pas du tout pris en compte.
- Les terminus sont entièrement imputés ;
- Les arrêts nécessitant un détour sont entièrement imputés ;
- Toute commune disposant d'un arrêt déterminant du point de vue des points TP se verra imputer intégralement un arrêt au moins, et ce même si cet arrêt ne répond pas aux critères de fréquentation et de potentiel de demande.

Les arrêts du réseau nocturne sont imputés à la commune comme suit (art. 4, al. 1a) :

- Les arrêts qui sont aussi desservis pendant la journée sont imputés sur la base de la valeur maximale de l'offre en journée.
- Les arrêts qui ne sont pas desservis pendant la journée sont entièrement imputés.
- Les arrêts qui sont situés dans un rayon de 750 mètres des gares de Berne, Biel/Bienne, Thoune, Berthoud, Interlaken et Langenthal sont imputés à moitié.

1.2.2 Fréquentation (art. 4, al. 4 OPCTP)

Par conséquent, la valeur seuil s'élève à 0,5 personne montant ou descendant d'un véhicule par course (moyenne du lundi au vendredi). Est déterminante la somme des personnes qui montent ou descendent, divisée par le nombre de courses relevé. Le nombre déterminant de personnes qui montent ou descendent est recensé par les entreprises de transport et se base sur les données de fréquentation de 2019. Cela permet de disposer d'une base de données fiable et d'exclure des fluctuations à court terme de la demande liées au coronavirus.

Exemple : à l'arrêt A, durant les jours ouvrables, 35 personnes montent et 45 personnes descendent dans les deux sens de desserte. Le total obtenu de 80 voyageurs est divisé par le nombre de départs depuis l'arrêt, à savoir 32 (16 départs par sens de desserte). Ce sont donc en moyenne 2,5 personnes qui descendent ou montent dans le transport à cet arrêt et ce dernier est donc considéré comme pertinent pour la fréquentation.

1.2.3 Potentiel de demande (art. 4, al. 5 OPCTP)

Par conséquent, la valeur seuil s'élève à 100 habitant-e-s et places de travail dans la zone de desserte. Ce sont les données de la statistique de la population et des ménages 2021 (état au 31 décembre 2020) ainsi que celles de la statistique des entreprises (état au 31 décembre 2019, emplois équivalents plein temps) qui ont été utilisées pour évaluer le potentiel de demande dans le cadre du calcul de la clé de répartition 2022/2023.

1.2.4 Zone de desserte (art. 4, al. 6 OPCTP)

La zone de desserte est déterminée en application de l'article 4, alinéa 1 de l'ordonnance du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics (OOT ; RSB 762.412) et définie de manière similaire à la qualité de la desserte.

Lorsque la fonction de desserte est donnée, la distance à vol d'oiseau entre le domicile, le lieu de travail ou de formation et l'arrêt ne doit pas, sous réserve de conditions topographiques particulières, dépasser

- 400 m pour les lignes dont les départs à partir des stations sont pondérés par les facteurs 1 à 1,5 (desserte capillaire) ;
- 750 m pour les lignes dont les départs à partir des stations sont pondérés par les facteurs 2 à 4,5 (desserte de base).

1.2.5 Imputation de stations de chemins de fer (art. 4, al 3 OPCTP)

Si une station de chemin de fer dessert plusieurs communes, les départs à partir de celle-ci sont répartis entre les communes concernées selon le rapport entre les totaux du nombre d'habitant·e·s et de places de travail dans la zone de desserte. Si le potentiel de demande d'une station est faible, celle-ci est imputée à 100 % à la commune d'implantation. Les conventions différentes conclues entre les communes concernées sont réservées.

Les arrêts de bus et de tram sont entièrement imputés à la commune d'implantation. Les conventions différentes conclues entre les communes concernées sont réservées.

1.3 Facteurs de pondération des départs (art. 5 OPCTP)

Les départs à partir des stations sont pondérés par les facteurs suivants :

4,5	Voie normale : EuroCity, InterCity
4	Voie normale : InterRegio
3,5	Voie normale : RegioExpress
3	Voie étroite : train direct, InterRegio, RegioExpress
2,5	Voie normale : train régional, RER
2	Voie étroite : train régional, RER
1,5	Tram
1	Bus, trolleybus
1	Transport à câble

Les arrivées du réseau nocturne à une station ou un arrêt sont en outre pondérées par le facteur 0,4.

1.4 Facteur de réduction (art. 6 OPCTP)

Le nombre de points TP peut être réduit pour une commune lorsque la desserte est disproportionnée par rapport au nombre d'habitant·e·s. Lors du calcul du facteur de réduction, on détermine d'abord si une commune dispose d'une station ferroviaire ou d'un arrêt de bus. Sont considérées comme des communes « Train » les communes qui disposent d'au moins une station de chemin de fer qui leur est imputable à moitié ; sont considérées comme des communes « Bus » toutes les autres communes disposant d'arrêts de bus. Pour les communes considérées comme desservies par des bus, ce sont les arrêts de bus et de tram qui sont pris en compte dans le calcul. Si le résultat du calcul est inférieur à 0,25, le facteur de réduction est de 0,25.

Ce facteur de réduction correspond au rapport entre le nombre d'arrêts et le nombre d'habitant·e·s. Le calcul du facteur de réduction est réglé comme suit :

- L'imputation de l'offre de transport fait l'objet d'une réduction proportionnelle en ce qui concerne les communes de moins de 500 habitant·e·s par station ferroviaire intermédiaire imputée.
- L'imputation de l'offre de transport fait l'objet d'une réduction proportionnelle en ce qui concerne les communes sans station ferroviaire et de moins de 250 habitant·e·s par arrêt de bus intermédiaire imputé.

Le calcul détaillé du facteur de réduction est effectué selon les formules de l'annexe à l'OPCTP. Les voici en détail :

- Pour les communes « Train », le facteur se calcule selon la formule suivante :
 $H/(ST_{train} \times 500)$
- Pour les communes « Bus », le facteur se calcule selon la formule suivante :
 $H/(AR_{bus} \times 250)$

Signification des abréviations :

- H : nombre habitant-e-s
- ST_{train} : stations de chemin de fer imputables
- AR_{bus} : arrêts de bus imputables

Les arrêts qui ne sont desservis que dans une direction ou qui ne sont situés sur le territoire d'une commune que dans un sens ne sont comptabilisés que pour la direction concernée. Les terminus ne sont pas pris en compte dans le calcul du facteur de réduction. Ils sont déduits du nombre de stations de chemin de fer ou d'arrêts de bus.

1.5 Offres spéciales

1.5.1 Exploitations pilotes (art. 3, al. 3 OPCTP)

L'offre est définie tous les quatre ans par le Grand Conseil dans le cadre de l'arrêté sur l'offre. Les nouvelles liaisons qui ne sont pas incluses dans l'arrêté peuvent être introduites à titre d'exploitations pilotes. Elles ne sont pas prises en compte dans le calcul des points TP.

1.5.2 Bus à la demande (art. 5a OPCTP)

Les courses s'effectuant selon un horaire mais ne circulant que sur commande ou en cas de besoin doivent être imputées sur la base de l'offre d'horaire.

- Pour les offres de bus à la demande sans horaire fixe, le calcul s'effectue en fonction des points d'arrêt et des heures d'exploitation.
- Un départ à partir d'une station est imputé à la commune par heure d'exploitation et par point d'arrêt. Sont déterminantes les heures d'exploitation d'un jour ouvrable ; celles-ci sont arrondies vers le bas.
- Un point d'arrêt au maximum pour 250 habitant-e-s est imputé à la commune. L'imputation s'effectue au prorata.
- Lorsqu'une commune ne comprend aucun point d'arrêt défini (zone d'exploitation sans arrêt fixe), un point d'arrêt est imputé pour 250 habitant-e-s. L'imputation s'effectue au prorata.
- Si la commune est également desservie par les transports de ligne durant la période d'exploitation des bus à la demande, le nombre de points d'arrêt imputés est divisé par deux.

2 Questions fréquemment posées

Les questions et remarques les plus fréquentes lors de la procédure de consultation sont présentées ci-après :

Question/remarque	Réponse
Un arrêt de bus est entièrement imputé à notre commune alors que c'est principalement la commune voisine qui l'utilise. Il devrait faire l'objet d'une répartition.	Il n'y a répartition des arrêts entre différentes communes que pour les stations de chemin de fer. Les arrêts de tram et de bus sont imputés à une seule commune, sauf si, en raison des frontières communales, un arrêt

	n'est pas situé sur la même commune dans les deux sens de desserte (position géographique de l'arrêt déterminante).
Un arrêt est imputé à notre commune alors qu'elle ne lui est d'aucune utilité.	C'est la position géographique de l'arrêt qui est déterminante. L'arrêt est imputé à la commune sur laquelle il se trouve.
Un arrêt est pris intégralement ou à moitié en compte dans la clé de répartition, alors que seul un très petit nombre de voyageurs descendent ou montent à cet arrêt.	C'est la fréquentation de la ligne qui est déterminante. Du moment que, statistiquement, plus de 0,5 personne monte ou descende par arrêt, ce dernier est pris en compte à 50 % au moins dans le calcul de la clé de répartition des coûts. Si l'arrêt atteint également la valeur seuil quant aux habitant·e·s et aux places de travail, il est intégralement pris en compte.
Bien que l'offre de transports publics ait été réduite, la participation des communes aux coûts ne diminue pas.	L'offre de transports publics déterminante pour la clé de répartition des coûts est toujours fixée pour deux ans. La clé de répartition des coûts entre les communes pour 2023 et 2024 repose donc sur l'offre élaborée sur la base de l'horaire 2022 (de décembre 2021 à décembre 2022). De ce fait, une extension ou une réduction de l'offre en 2023 et en 2024 ne sera prise en compte que dans la clé de répartition élaborée pour les deux années suivantes, à savoir 2025 et 2026 (sur la base de l'horaire 2024).
Notre commune qui ne bénéficie pas d'une desserte directe doit quand même payer une contribution pour les transports publics.	Un tiers des coûts est réparti en fonction du nombre d'habitant·e·s, indépendamment de l'offre effective des transports publics. On part du principe que les habitant·e·s des communes qui ne sont que peu ou pas desservies ont recours aux prestations des transports publics ailleurs que dans leur commune quand ils souhaitent se déplacer.
Pourquoi le trafic longue distance, qui profite à l'ensemble des communes et n'engendre pas de frais pour le canton, est-il inclus dans le calcul ?	Les coûts sont évalués à raison de deux tiers en fonction de l'offre de transports publics. La desserte est considérée dans son ensemble et autant le trafic longue distance que l'offre régionale et locale bénéficiant d'indemnités sont pris en compte. L'offre de transports publics représente un important facteur d'implantation pour la commune et contribue de manière non négligeable à sa compétitivité. C'est donc l'ensemble de l'offre de transports publics à laquelle un point de départ donne accès (qualité de l'accès au système de transports publics suisse) qui est déterminant. La qualité de l'offre est jugée indépendamment des coûts effectifs. Bien que le facteur de pondération des points de départ du trafic longue distance s'élève à 4,5 ou 4, si l'on considère la situation dans son ensemble, ils ne pèsent guère dans la balance