

Zeitschrift: Recueil officiel des lois bernoises
Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne
Band: - (1997)

Rubrik: Novembre 1997

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 25.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Recueil officiel des lois bernoises (ROB)

N° 11 19 novembre 1997

N° ROB	Titre	N° RSB
97-73	Ordonnance sur le droits politiques (Modification)	141.112
97-74	Ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT)	762.412
97-75	Ordonnance sur le tranport de personnes (OTPer)	764.2

3
septembre
1997

Ordonnance sur les droits politiques (Modification)

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

vu les articles 13, 67 et 78 de la loi du 5 mai 1980 sur les droits politiques (LDP),

sur proposition de la Chancellerie d'Etat,

arrête:

I.

L'ordonnance du 10 décembre 1980 sur les droits politiques est modifiée comme suit:

3.4 Vote des personnes handicapées

Art. 32 ¹ Si, pour cause de handicap, l'électeur capable de discernement n'est pas en mesure d'accomplir lui-même les opérations de vote, il peut demander l'aide d'un officiel ou d'un membre du bureau électoral. Les formes d'aide suivantes sont notamment admises:

- a* Lorsque le local de vote n'est pas accessible en fauteuil roulant, la personne souffrant de graves troubles de la motricité peut remettre l'enveloppe-réponse telle que prévue par l'article 25 ou la carte de légitimation accompagnée des bulletins de vote à un membre du bureau électoral à l'entrée du local de vote.
- b* La personne qui n'est pas en mesure d'écrire de sa propre main peut, en présentant sa carte de légitimation, communiquer son vote à un officiel de l'administration communale ou de la préfecture ou à un membre du bureau électoral désigné à cette fin. La personne de confiance inscrit le vote sur le bulletin en présence de l'électeur et glisse le bulletin dans une enveloppe-réponse ou dans l'urne. La personne de confiance est tenue au secret.

² Inchangé.

7. Demande de vote populaire (référendum et initiative)

Art. 46 a (nouveau) L'électeur qui signe une demande de référendum au nom d'un électeur incapable d'écrire inscrira toutes les indications requises portant sur la personne au nom de laquelle il signe. A la rubrique «signature manuscrite», il écrira son propre nom et la mention «par ordre/p.o.» en majuscules et signera de sa main.

Signature
des électeurs
incapables
d'écrire

Attestation
de la qualité
d'électeur

Art. 47 ¹Inchangé.

² Lorsque le service officiel refuse l'attestation, il en indique le motif en recourant à l'une des formules suivantes:

a à *f* inchangées;

g absence de signature manuscrite.

Publication
des conditions
1. Elections du
Conseil national,
du Conseil des
Etats, du Grand
Conseil et du
Conseil-exécutif

Art. 51 Cinq semaines au moins avant l'expiration du délai d'annonce au sens de l'article 77c, 1^{er} alinéa, lettres a et b LDP, les préfectures publient les conditions de participation à l'envoi des documents de propagande électorale dans les feuilles officielles d'avis.

2. Election
des autorités
d'arrondisse-
ment et des
autorités
de district

Art. 51 a Dès qu'il est établi que l'élection va avoir lieu par scrutin public, la préfecture compétente publie les conditions dans les feuilles officielles d'avis.

Coordination

Art. 51 b ¹Les préfectures coordonnent dans leur district l'envoi des documents de propagande électorale.

² Elles reçoivent les annonces des participants.

³ Elles communiquent toutes les indications utiles aux participants.

8.2 Déroulement

Envois
centralisés

Art. 52 ¹Dans les districts, les envois pour l'élection du Conseil national et du Grand Conseil sont centralisés. Le 2^e alinéa est réservé.

² Dans le district de Berne, les envois peuvent être assurés par les communes. Dans les autres districts, les communes comptant plus de 20 000 électeurs peuvent être dispensées de l'envoi centralisé.

8.3 Financement

Communication
des frais

Art. 54 Dans les quatre semaines qui suivent les élections, les préfectures communiquent à la Chancellerie d'Etat le poids des documents de propagande électorale et le nombre d'envois effectués.

Versement des
subventions
cantonales

Art. 55 La Chancellerie d'Etat verse les subventions cantonales aux préfectures ou aux communes deux mois au plus tard après les élections.

II.

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

Berne, 3 septembre 1997

Au nom du Conseil-exécutif,
la présidente: *Zölch*
le chancelier: *Nuspliger*

10
septembre
1997

Ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT)

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

en application de l'arrêté du Grand Conseil du 11 novembre 1996 sur l'offre de transports publics à moyen terme pour les périodes d'horaire 1997–2001 (arrêté sur l'offre),

vu les articles 1^{er}, 3, 7, 12, 4^e alinéa et 15, lettre *a* de la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP), les chapitres 6 et 7 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCF), l'ordonnance fédérale du 18 décembre 1995 sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (ordonnance sur les indemnités, OIPAF), l'ordonnance fédérale du 18 décembre 1996 sur les concessions de transport par automobiles (OCTA), l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les horaires (OH) et l'ordonnance du DFTCE du 18 décembre 1995 concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (ORCO),

sur proposition de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie,

arrête:

I. Dispositions générales

Objet

Article premier La présente ordonnance a pour objet

- a* de concrétiser les principes que le Grand Conseil a arrêtés en matière d'offre de transports publics,
- b* de définir le cadre des conventions de prestations entre le canton et les entreprises de transport et
- c* de fixer les taux d'utilisation et de couverture des coûts au sens de l'article 7, 1^{er} et 2^e alinéas LCTP et des chiffres 4 et 5 de l'arrêté sur l'offre.

Champ
d'application

Art. 2 ¹La présente ordonnance définit l'offre de transports publics non touristiques qui doit être indemnisée par le canton conformément à l'article 49, 1^{er} alinéa LCF et aux articles 3 et 4 LCTP.

² Le trafic des trains directs n'est pas soumis à la présente ordonnance. Sont réputés trains directs ceux du trafic à longue distance circulant sur tous les tronçons CFF et sur les tronçons BLS Thoune–Brigue, Thoune–Interlaken et Longeau–Moutier, de même que les trains internationaux.

II. Desserte

Principes
de desserte

Art. 3 ¹ Les agglomérations d'un seul tenant au sens de l'article 5, 4^e alinéa OIPAF sont en règle générale desservies par un arrêt au minimum si elles comptent au moins 300 habitants et habitantes permanents, emplois ou postes d'apprentissage, la part des habitants et habitantes permanents ne devant toutefois pas être inférieure à 100. Il sera tenu compte des zones constructibles non encore bâties.

² La valeur fixée au 1^{er} alinéa peut être abaissée si une agglomération peut être desservie à des conditions plus avantageuses, si plusieurs agglomérations peuvent être desservies à un coût raisonnable ou si la demande escomptée justifie la desserte.

³ Le nombre déterminant d'habitants, d'habitantes, d'emplois ou de postes d'apprentissage s'élève à 200 dans les régions de montagne.

⁴ Les équipements de loisirs peuvent être pris en compte dans le cadre du 2^e alinéa.

Qualité de
la desserte

Art. 4 ¹ 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

a 400 m pour les lignes dont les départs à partir des stations sont pondérés par les facteurs 1 à 1,5 (desserte capillaire, art. 5, 1^{er} alinéa OPCTP);

b 750 m pour les lignes dont les départs à partir des stations sont pondérés par les facteurs 2 à 4 (desserte de base, art. 5, 1^{er} alinéa OPCTP).

² Des formes d'exploitation non conventionnelles au sens de l'article 14 peuvent être étudiées en faveur des zones où il n'y a pas de mouvements de trafic groupés et où la demande de transport est faible.

Niveaux d'offre

Art. 5 ¹ L'exploitation de ligne distingue quatre niveaux d'offre au sens du chiffre 4.2 de l'arrêté sur l'offre:

a offre de niveau 1 garantissant une mobilité minimale dans les zones à faible densité de population, comprenant de 4 à 15 allers retours quotidiens;

b offre de niveau 2 à cadence horaire pour la desserte des axes de liaison régionaux traversant des zones à densité de population moyenne, comprenant de 16 à 25 allers retours quotidiens;

c offre de niveau 3 à cadence semi-horaire pour les liaisons régionales dans des couloirs à forte densité de population et dans les pôles urbains, comprenant de 26 à 39 allers retours quotidiens;

d offre de niveau 4 à cadence semi-horaire au moins dans les agglomérations étendues à forte concentration de population et d'emplois, comprenant 40 allers retours quotidiens et plus.

² Les lignes qui, dans l'arrêté sur l'offre, ne sont pas attribuées expressément à un niveau d'offre donné, le seront en fonction de leur offre de courses moyenne du lundi au vendredi.

³ Les courses qui arrivent au lieu de destination avant 05 h 30 et celles qui quittent ce lieu après 24 h 00 ne seront, en règle générale, ni commandées ni indemnisées par le canton.

III. Principes d'offre

Art. 6 ¹ L'offre de transports publics constitue un système global qu'il convient d'optimiser.

² L'élaboration de l'offre de transports publics se fait sur la base des besoins de la clientèle.

³ Il y a lieu d'harmoniser les différentes offres pour créer ou améliorer les chaînes de transport.

⁴ Il convient d'éviter les dessertes multiples au sens de l'article 4, 1^{er} alinéa, lettre *b* OIPAF.

⁵ Les horaires doivent être optimisés en tenant compte, en particulier, des critères suivants:

a mouvements de passagers;

b mise en œuvre, en principe, du système cadencé;

c temps de parcours brefs et correspondances optimales aux points nodaux pour les liaisons importantes;

d centres principaux ou régionaux accessibles en utilisant au maximum une seule correspondance.

⁶ Les véhicules doivent être mis en service en fonction de la demande en tenant compte de critères écologiques et économiques.

Art. 7 Il appartient en particulier aux entreprises de transport

a d'aménager l'offre de manière à mettre à disposition les capacités nécessaires;

b d'assurer la ponctualité de toutes les courses au lieu de destination ou de correspondance et d'interdire les départs en avance sur l'horaire;

c d'informer régulièrement et suffisamment les usagers sur les prestations proposées ainsi que sur les pannes;

d de gérer le marché de manière active et durable grâce à un marketing global et bien ciblé, et d'harmoniser leur action avec les autres entreprises de transport;

e d'assurer une formation et un perfectionnement de qualité à leur personnel et de l'associer aux préoccupations du public;

- f* de garantir une sécurité maximale aux usagers;
- g* de prévoir, en règle générale, sur les trains régionaux dont le temps de parcours dépasse 30 minutes, une première classe et des toilettes;
- h* de tenir dûment compte des besoins des personnes à mobilité réduite;
- i* de tirer parti des atouts de confort par rapport au trafic motorisé individuel et de les exploiter, notamment les infrastructures telles que les points de vente et d'information, les possibilités de restauration dans les gares et dans les trains, les possibilités de transport de bicyclettes et autres services du même ordre.

Tarifs

Art. 8 ¹ Les entreprises de transport fixent leurs tarifs et favorisent la création de communautés tarifaires. Les tarifs ainsi que les réseaux de vente et de distribution doivent, autant que possible, être les mêmes sur l'ensemble de la zone de transport.

² Le canton s'efforce de compenser les différences de tarif dans le cas d'offres de transport équivalentes. Il verse, en particulier, des subventions pour les pertes de recettes qui résultent de l'harmonisation des tarifs dans les communautés tarifaires et qui ne peuvent être compensées par des hausses de prix.

³ Le canton et les entreprises de transport s'efforcent de proposer des tarifs tenant compte des réalités sociales et conformes au marché.

Procédure
de commande et
conventions
de prestations

Art. 9 ¹ La Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie passe chaque année avec les entreprises de transport des conventions de prestations qui fixent en particulier le schéma d'offre (art. 18 OIPAF) et l'indemnité à payer.

² La procédure de commande est régie par les articles 10 à 23 OIPAF et s'applique également par analogie au trafic local.

³ L'Office des transports publics négocie avec les entreprises de transport les prestations que celles-ci doivent fournir et examine, dans le cadre de la procédure de commande, en particulier

a l'efficacité de la gestion au sens de l'article 7 LCTP et des articles 10 et 11 de la présente ordonnance,

b l'opportunité au sens de l'article 12,

c le respect des principes d'offre.

⁴ Il exclut les offres qui contreviennent notamment aux principes de l'article 11, lettres *a*, *e*, *f* et *g* de l'accord intercantonal du 25 novembre 1994 sur les marchés publics.

⁵ Les entreprises de transport transmettent à l'Office des transports publics leurs offres pour la nouvelle période d'horaire dans les délais fixés par l'Office fédéral des transports.

⁶ L'article 27, 1^{er} alinéa OIPAF s'applique également au trafic local.

IV. Evaluation de l'efficacité de la gestion et examen de l'opportunité

Objectifs

Art. 10 ¹ Les entreprises de transport exploitent les lignes fixées par le Grand Conseil de telle manière que le taux d'utilisation exprimé en nombre de personnes par course et le taux de couverture des coûts de toute une ligne (ou d'un groupe de lignes géré comme un tout) respectent les objectifs figurant aux tableaux 1 et 2:

Tableau 1 (taux d'utilisation moyen exprimé en nombre de personnes par course sur le tronçon le plus fréquenté d'une ligne, objectifs):

Niveau d'offre	Moyens de transport				
	1 Minibus	2 Midibus et bus standard	3 Bus articulé	4 Tram et trains assimilés	5 Train régional
1 4 à 15 allers retours/jour	3	6	8	20	25
2 de 16 à 25 allers retours/jour	5	10	15	25	35
3 de 26 à 39 allers retours/jour	6	13	20	30	50
4 40 allers retours/ jour et plus	8	16	25	40	60

Tableau 2 (taux de couverture des coûts, objectifs)

Niveau d'offre	Taux minimal de couverture des coûts
1 de 4 à 15 allers retours/jour	35 %
2 de 16 à 25 allers retours/jour	40 %
3 de 26 à 39 allers retours/jour	45 %
4 40 allers retours/jour et plus	50 %

² Les entreprises de transport justifient le besoin de lignes qui n'atteignent pas les objectifs au sens du 1^{er} alinéa.

³ Dans le cadre de la procédure de commande, les entreprises de transport proposent des améliorations concernant les lignes qui n'atteignent pas les objectifs fixés au 1^{er} alinéa, notamment des mesures visant à réduire les coûts et à augmenter la clientèle.

⁴ L'Office des transports publics examine les propositions des entreprises de transport en collaboration avec les conférences régionales

des transports concernées et, éventuellement, avec les communes. Il peut proposer de nouvelles solutions.

Exigences
minimales

Art. 11 ¹ Les offres qui n'atteignent pas non plus les exigences minimales figurant aux tableaux 3 et 4 doivent faire l'objet d'un examen approfondi de leur opportunité au sens de l'article 12 et de leur efficacité sur la base d'indicateurs (art. 16, 1^{er} et 3^e al.)

Tableau 3 (taux d'utilisation moyen exprimé en nombre de personnes par course sur le tronçon le plus fréquenté d'une ligne, exigences minimales):

Niveau d'offre	Moyens de transport				
	1 Minibus	2 Midibus et bus standard	3 Bus articulé	4 Tram et trains assimilés	5 Train régional
1 4 à 15 allers retours/jour	2	4	5	12	15
2 de 16 à 25 allers retours/jour	3	6	9	15	20
3 de 26 à 39 allers retours/jour	4	8	12	20	30
4 40 allers retours/ jour et plus	5	10	15	25	40

Tableau 4 (taux de couverture des coûts, exigences minimales):

Niveau d'offre	Taux minimal de couverture des coûts
1 de 4 à 15 allers retours/jour	20%
2 de 16 à 25 allers retours/jour	20%
3 de 26 à 39 allers retours/jour	25%
4 40 allers retours/jour et plus	30%

² Si l'opportunité est démontrée, les entreprises de transport proposent, dans le cadre de la procédure de commande, des mesures pour améliorer l'efficacité et atteindre les exigences minimales des tableaux 3 et 4.

³ Si cela s'avère nécessaire, elles proposent des modifications fondamentales telles que le changement de tracé, de moyen de transport, de type de véhicule, de mode d'exploitation, y compris les formes d'exploitation non conventionnelles prévues à l'article 14.

⁴ L'Office des transports publics examine les propositions des entreprises de transport en collaboration avec les conférences régionales

des transports concernées et, éventuellement, avec les communes. Il peut proposer de nouvelles solutions.

Opportunité

Art. 12 Les lignes qui ne satisfont pas aux exigences minimales des tableaux 3 et 4 sont opportunes si elles remplissent les conditions minimales en vertu de l'article 6, 3^e alinéa OIPAF. Des lignes peuvent en outre être considérées comme telles si

- a elles remplissent une fonction importante dans le réseau de transports publics en tant que ligne de rabattement vers un axe principal par exemple ou pour assurer des correspondances importantes avec le réseau supérieur;
- b elles constituent des lignes intercantionales qui sont importantes pour le canton voisin;
- c elles remplissent, dans une proportion importante, d'autres fonctions de transport, par exemple le trafic postal;
- d leur suppression ne permet pas, compte tenu des conséquences sur d'autres lignes, de réaliser une économie nette effective.

Décisions
sur les
modifications
fondamentales

Art. 13 ¹L'Office des transports publics soumet, pour décision, à l'organe compétent, les propositions de modifications fondamentales corrigées (art. 11, 4^e al.).

² Les offres qui ne sont pas jugées opportunes et ne répondent pas non plus aux exigences minimales au sens de l'article 11, 1^{er} alinéa ne seront, en principe, conclues et subventionnées que jusqu'à l'année d'horaire suivant l'offre. L'arrêté sur l'offre est en tout cas réservé.

Solutions
particulières

Art. 14 ¹Il est possible, dans le cadre du niveau d'offre 1 au sens de l'article 5, de remplacer une exploitation en trafic de ligne par des modes d'exploitation non conventionnels tels que les bus sur appel ou les «Bürgerbusse» (bus exploités par des associations d'habitants), les taxis collectifs ou d'autres formes semblables.

² Si les modes d'exploitation non conventionnels permettent de couvrir l'approvisionnement de base et améliorent les résultats de l'exploitation par rapport aux méthodes d'exploitation en trafic de ligne traditionnelles, le canton participe à leur financement.

³ Il est possible, à cette fin, d'exiger une subvention supplémentaire de la part de la commune afin de couvrir les coûts d'exploitation (art. 12, 4^e al. LCTP) ou de convenir d'une indemnité forfaitaire (art. 6, 6^e al. OIPAF).

Exploitations
pilotes

Art. 15 ¹De nouvelles offres ne faisant pas partie de l'arrêté sur l'offre du Grand Conseil sont introduites, dans un premier temps, à titre d'exploitations pilotes (art. 6, 2^e al. LCTP), pour une durée de deux ans au minimum,

- a si elles sont opportunes;
- b si elles satisfont aux principes de desserte au sens de l'article 3;
- c si elles ne concurrencent aucune ligne existante des transports publics de manière importante;
- d s'il est vraisemblable que les exigences minimales relatives à l'utilisation et à la couverture des coûts au sens de l'article 11 seront atteintes.

² Le canton peut faire dépendre son indemnisation du versement de la subvention supplémentaire au sens de l'article 12, 4^e alinéa LCTP par la commune ou de contributions financières de tiers.

³ La subvention supplémentaire des autres organismes au sens de l'article 12, 4^e alinéa LCTP est fixée au cas par cas en fonction des intérêts en présence. Elle est au minimum de 25 pour cent et au maximum de 75 pour cent du montant de l'indemnisation.

⁴ Les offres qui ont été révisées à la suite d'une réorganisation de l'exploitation (chemin de fer/autobus), qui permettent au canton de réaliser des économies ou qui répondent à un intérêt supérieur du canton, seront financées en vertu des articles 6 et 12, 1^{er} alinéa LCTP.

V. Dispositions transitoires et finales

762.415

Modification
d'un acte
législatif

Art. 16 L'ordonnance du 23 août 1995 sur la participation des communes aux coûts des transports publics est modifiée comme suit:

Art. 3 ¹Inchangé.

² Les lignes exclusivement touristiques, les prestations supplémentaires convenues au sens de l'article 3, 2^e alinéa LCTP, les solutions particulières (art. 14, 1^{er} al. OOT) et les exploitations pilotes (art. 15, 3^e al. 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.

Dispositions
transitoires

Art. 17 ¹Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent à partir de la période d'horaire 1998–1999.

² Pendant une période transitoire de deux ans au maximum à compter de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, l'examen de l'offre au sens des articles 10 à 13 se fait sur la base des indicateurs élaborés par les entreprises de transport selon leurs propres méthodes et des prescriptions spécifiques de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie concernant la procédure de commande.

³ A partir de 1999, le choix et la détermination des indicateurs se font sur la base des dispositions d'exécution de la loi fédérale sur les chemins de fer ou, pour autant qu'un complément aux prescriptions fédé-

rales soit nécessaire et admis, sur la base d'instructions édictées par la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie.

Entrée
en vigueur

Art. 18 La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} novembre 1997.

Berne, 10 septembre 1997

Au nom du Conseil-exécutif,
la présidente: *Zölch*
le chancelier: *Nuspliger*

17
septembre
1997

Ordonnance sur le transport de personnes (OTPer)

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

vu l'article 38 de l'ordonnance fédérale du 18 décembre 1995 sur les concessions de transport par automobiles (OCTA),

sur proposition de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie,

arrête:

I. Compétences et conditions d'autorisation

But, champ
d'application

Article premier La présente ordonnance régit l'octroi d'autorisations cantonales de transport de personnes (art. 7, 2^e et 3^e al. et 34 à 38 OCTA).

Autorités
compétentes

Art. 2 ¹ L'Office des transports publics (OTP) est compétent pour octroyer, renouveler, transférer, modifier et révoquer les autorisations de transport de personnes.

² Il exerce la surveillance sur le transport de personnes pour autant qu'il ne s'agisse pas de matières relevant de la législation sur la circulation routière.

Autorisation
obligatoire
et conditions
de l'autorisation

Art. 3 ¹ Le droit fédéral (art. 7, 2^e al. et art. 34 OCTA) définit les cas dans lesquels une autorisation cantonale de transport de personnes est nécessaire et à quelles conditions elle est octroyée.

² L'autorisation peut être assortie de charges et de conditions.

Durée de validité

Art. 4 Une autorisation de transport de personnes peut être accordée pour dix ans au plus; la durée de l'autorisation est en général de trois ans pour une exploitation pilote.

II. Procédure

Demandes

Art. 5 ¹ Les demandes d'octroi, de renouvellement, de transfert ou de modification d'autorisations doivent être adressées, en double exemplaire, à l'OTP au plus tard trois mois avant la date prévue pour le début des courses.

² Les demandes doivent comprendre

- a* les noms, prénoms et adresse du requérant ou de la requérante ou le nom de la raison sociale de son entreprise, le siège et l'adresse de celle-ci,
 - b* la justification du besoin pour la relation de transport demandée,
 - c* une carte topographique mentionnant les itinéraires prévus, les arrêts prévus et leur nom ainsi que les distances,
 - d* des indications sur la durée d'exploitation de la ligne, soit durant toute l'année, soit sur une certaine période de l'année,
 - e* la désignation des véhicules prévus (marque, type, année, nombre de places), s'ils ne sont pas déjà utilisés dans un service concessionnaire,
 - f* la date prévue pour le début des courses,
 - g* la durée souhaitée de l'autorisation,
 - h* les horaires.
- ³ L'OTP peut demander d'autres documents.

Procédure
d'audition

Art. 6 Avant d'accorder une autorisation de transport de personnes, l'OTP peut entendre les communes, les tiers et les autorités concernés.

Début
des courses

Art. 7 L'exploitation ne peut commencer que lorsque l'autorisation a été octroyée.

Prescriptions
techniques

Art. 8 Les véhicules ne peuvent être mis en service que s'ils satisfont aux prescriptions techniques de construction et d'équipement en la matière.

Emoluments

Art. 9 Les émoluments sont fixés en fonction du temps requis et sont régis par l'ordonnance du 22 février 1995 fixant les émoluments de l'administration cantonale (ordonnance sur les émoluments; OEmo).

Obligation
de renseigner

Art. 10 Quiconque assure à titre professionnel le transport régulier de personnes sur route est tenu de fournir à l'OTP des renseignements sur son exploitation.

III. Dispositions transitoires et finales

Dispositions
transitoires

Art. 11 ¹ Il sera statué sur les demandes en cours au moment de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance selon les dispositions de celle-ci.

² L'OTP est compétent pour révoquer des autorisations octroyées par la Confédération en 1996 et 1997.

Exécution

Art. 12 L'OTP exécute la présente ordonnance.

Modification
d'un acte
législatif

Art. 13 L'ordonnance du 22 février 1995 fixant les émoluments de l'administration cantonale (ordonnance sur les émoluments; OEmo) est modifiée comme suit:

Annexe VIII

6. Emoluments de l'Office des transports publics

- | | | |
|-----|---|-----------------------|
| 6.1 | Autorisations annuelles, renouvellements, contrôles, approbations de plans | 30 à 1000 |
| 6.2 | Octroi, renouvellement, transfert, modification, révocation d'autorisations de transport de personnes | selon le temps requis |

Entrée
en vigueur

Art. 14 La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

Berne, 17 septembre 1997

Au nom du Conseil-exécutif,
la présidente: *Zölch*
le chancelier: *Nuspliger*