

## **Ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT)**

du 10.09.1997 (état au 01.01.2015)

---

*Le Conseil-exécutif du canton de Berne,*

vu les articles 12, 5<sup>e</sup> alinéa et 15 de la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics<sup>1)</sup>,

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

*arrête:*

### **1 Dispositions générales**

#### **Art. 1**      *Objet*

<sup>1</sup> 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<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas de la loi sur les transports publics.

#### **Art. 2**      *Champ d'application*

<sup>1</sup> La présente ordonnance définit l'offre de transports publics non touristiques qui doit être indemnisée par le canton conformément à l'article 28 de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>2)</sup> et aux articles 3 et 4 de la loi sur les transports publics. \*

<sup>2</sup> 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.

---

<sup>1)</sup> RSB 762.4

<sup>2)</sup> RS 745.1

\* Tableaux des modifications à la fin du document  
97-74

## 2 Desserte

### Art. 3 *Principes de desserte*

<sup>1</sup> Les agglomérations d'un seul tenant au sens de l'article 5, 2<sup>e</sup> alinéa de l'ordonnance fédérale du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)<sup>1)</sup> 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. \*

<sup>2</sup> La valeur fixée au 1<sup>er</sup> 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.

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

<sup>4</sup> Les équipements de loisirs peuvent être pris en compte dans le cadre du 2<sup>e</sup> alinéa.

### Art. 4 *Qualité de la desserte*

<sup>1</sup> 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<sup>er</sup> alinéa OPCTP<sup>2)</sup>);
- 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<sup>er</sup> alinéa OPCTP<sup>3)</sup>).

<sup>2</sup> 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.

---

<sup>1)</sup> RS 745.11

<sup>2)</sup> RSB 762.415

<sup>3)</sup> RSB 762.415

**Art. 5**      *Niveaux d'offre*

<sup>1</sup> L'exploitation de ligne distingue quatre niveaux d'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.

<sup>2</sup> ... \*

<sup>3</sup> 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. \*

**3 Principes d'offre****Art. 6**      *Elaboration de l'offre et de l'horaire*

<sup>1</sup> L'offre de transports publics constitue un système global qu'il convient d'optimiser.

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

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

<sup>4</sup> Il convient d'éviter les dessertes multiples au sens de l'article 6, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre b de l'ordonnance fédérale du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)<sup>1)</sup>. \*

<sup>5</sup> 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;

---

<sup>1)</sup> RS 745.16

- c temps de parcours brefs et correspondances optimales aux points nodaux pour les liaisons importantes;
- d \* centres des niveaux 1 à 3 selon le plan directeur du canton de Berne accessibles en utilisant au maximum une seule correspondance.

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

#### **Art. 7** *Prestations des entreprises de transport*

<sup>1</sup> 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.

#### **Art. 8** *Tarifs*

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

#### **Art. 9**      *Procédure de commande et conventions de prestations*

<sup>1</sup> L'Office des transports publics et de la coordination des transports passe avec les entreprises de transport des conventions de prestations qui fixent en particulier le schéma d'offre et l'indemnité à payer. \*

<sup>2</sup> La procédure de commande est régie par les articles 11 à 23 OITRV et s'applique également par analogie au trafic local. \*

<sup>3</sup> L'Office des transports publics et de la coordination des transports 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 de la loi sur les transports publics 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.

<sup>4</sup> Il rejette les offres s'il existe des motifs d'exclusion au sens de l'article 24 de l'ordonnance du 16 octobre 2002 sur les marchés publics (OCMP)<sup>1)</sup>. \*

<sup>5</sup> Les entreprises de transport transmettent à l'Office des transports publics et de la coordination des transports leurs offres pour la nouvelle période d'horaire dans les délais fixés par l'Office fédéral des transports. \*

<sup>6</sup> ... \*

## **4 Evaluation de l'efficacité de la gestion et examen de l'opportunité**

#### **Art. 10**      *Objectifs*

<sup>1</sup> 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: \*

---

<sup>1)</sup> RSB 731.21

<sup>1a</sup> 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	1 Minibus	2 Midibus et bus standard	3 Bus articulé et mégabus	4 Train à voie étroite et tram	5 Train à voie normale
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

<sup>1b</sup> Tableau 2 (taux de couverture des coûts, objectifs) \*

Niveau d'offre	Taux de couverture des coûts, objectifs
1 (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%

Pour les minibus, l'objectif visé est un taux de couverture des coûts réduit de dix pour cent.

<sup>2</sup> Les catégories de bus sont définies comme ci-après: \*

- a Les minibus sont des véhicules d'un poids total de cinq tonnes au maximum (catégorie M2 au sens de l'art. 12, 1<sup>er</sup> al., lit. b de l'ordonnance fédérale du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV]<sup>1)</sup>);
- b Les midibus et bus standard sont des véhicules d'un poids total de plus de cinq tonnes et d'une longueur de 13 mètres au maximum;

<sup>1)</sup> RS 741.41

c Les bus articulés et les mégabus sont des véhicules d'une longueur supérieure à 13 mètres.

<sup>3</sup> Les entreprises de transport justifient le besoin de lignes qui n'atteignent pas les objectifs au sens du 1<sup>er</sup> alinéa.<sup>1)</sup>

<sup>4</sup> 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<sup>er</sup> alinéa, notamment des mesures visant à réduire les coûts et à augmenter la clientèle.<sup>2)</sup>

<sup>5</sup> L'Office des transports publics et de la coordination des transports 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.<sup>3)</sup> \*

### **Art. 11** *Exigences minimales*

<sup>1</sup> 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<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> al.). \*

<sup>1a</sup> 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	1 Minibus	2 Midibus et bus standard	3 Bus articulé et mégabus	4 Train à voie étroite et tram	5 Train à voie normale
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

<sup>1)</sup> Anciens alinéas 2 à 4

<sup>2)</sup> Anciens alinéas 2 à 4

<sup>3)</sup> Anciens alinéas 2 à 4

Niveau d'offre	1 Minibus	2 Midibus et bus standard	3 Bus articulé et mégabus	4 Train à voie étroite et tram	5 Train à voie normale
4 (40 allers retours / jour et plus)	5	10	15	25	40

<sup>1b</sup> Tableau 4 (taux de couverture des coûts, exigences minimales): \*

Niveau d'offre	Taux minimal de couverture des coûts
1 (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%

Pour les minibus, un taux minimal de couverture réduit de cinq pour cent s'applique.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> L'Office des transports publics et de la coordination des transports 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. \*

**Art. 12** *Opportunité*

<sup>1</sup> 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 7, 2<sup>e</sup> alinéa OITRV. 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.

**Art. 13** *Décisions sur les modifications fondamentales*

<sup>1</sup> L'Office des transports publics et de la coordination des transports soumet, pour décision, à l'organe compétent, les propositions de modifications fondamentales corrigées (art. 11, 4<sup>e</sup> al.). \*

<sup>2</sup> Les offres qui ne sont pas jugées opportunes et ne répondent pas non plus aux exigences minimales au sens de l'article 11, 1<sup>er</sup> 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.

**Art. 14** *Solutions particulières*

<sup>1</sup> Il 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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<sup>e</sup> al. de la loi sur les transports publics) ou de convenir d'une indemnité forfaitaire (art. 7, 8e al. OITRV). \*

#### **Art. 15** *Exploitations pilotes*

<sup>1</sup> De 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<sup>e</sup> al. de la loi sur les transports publics) pour une durée de trois ans en règle générale, \*

- 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.

<sup>2</sup> Le canton peut faire dépendre son indemnisation du versement de la subvention supplémentaire au sens de l'article 12, 4<sup>e</sup> alinéa de la loi sur les transports publics par la commune ou de contributions financières de tiers. \*

<sup>3</sup> La subvention supplémentaire des autres organismes au sens de l'article 12, 4<sup>e</sup> alinéa de la loi sur les transports publics 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. \*

<sup>4</sup> 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<sup>er</sup> alinéa de la loi sur les transports publics. \*

## **5 Dispositions transitoires et finales**

#### **Art. 16** *Modification d'un acte législatif*

<sup>1</sup> L'ordonnance du 23 août 1995 sur la participation des communes aux coûts des transports publics est modifiée comme suit<sup>1)</sup>.

#### **Art. 17** *Dispositions transitoires*

<sup>1</sup> Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent à partir de la période d'horaire 1998-1999.

---

<sup>1)</sup> RSB 762.415

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 fédérales soit nécessaire et admis, sur la base d'instructions édictées par la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie.

**Art. 18**      *Entrée en vigueur*

<sup>1</sup> La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1997.

Berne, le 10 septembre 1997

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

Tableau des modifications par date de décision

Décision	Entrée en vigueur	Élément	Modification	Référence ROB
10.09.1997	01.11.1997	Texte législatif	première version	97-74
21.12.2011	01.03.2012	Préambule	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 1 al. 1, c	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 2 al. 1	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 3 al. 1	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 5 al. 1	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 5 al. 2	abrogé	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 5 al. 3	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 6 al. 4	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 6 al. 5, d	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 al. 1	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 al. 2	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 al. 3, a	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 al. 4	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 al. 5	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 9 al. 6	abrogé	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 10 al. 1	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 10 al. 1a	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 10 al. 1b	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 10 al. 2	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 11 al. 1	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 11 al. 1a	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 11 al. 1b	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 12 al. 1	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 14 al. 3	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 15 al. 1	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 15 al. 2	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 15 al. 3	modifié	12-13
21.12.2011	01.03.2012	Art. 15 al. 4	modifié	12-13
29.10.2014	01.01.2015	Art. 9 al. 1	modifié	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 9 al. 3	modifié	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 9 al. 5	modifié	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 10 al. 5	modifié	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 11 al. 4	modifié	14-100
29.10.2014	01.01.2015	Art. 13 al. 1	modifié	14-100

Tableau des modifications par disposition

Élément	Décision	Entrée en vigueur	Modification	Référence ROB
Texte législatif	10.09.1997	01.11.1997	première version	97-74
Préambule	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 1 al. 1, c	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 2 al. 1	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 3 al. 1	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 5 al. 1	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 5 al. 2	21.12.2011	01.03.2012	abrogé	12-13
Art. 5 al. 3	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 6 al. 4	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 6 al. 5, d	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 9 al. 1	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 9 al. 1	29.10.2014	01.01.2015	modifié	14-100
Art. 9 al. 2	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 9 al. 3	29.10.2014	01.01.2015	modifié	14-100
Art. 9 al. 3, a	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 9 al. 4	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 9 al. 5	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 9 al. 5	29.10.2014	01.01.2015	modifié	14-100
Art. 9 al. 6	21.12.2011	01.03.2012	abrogé	12-13
Art. 10 al. 1	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 10 al. 1a	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 10 al. 1b	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 10 al. 2	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 10 al. 5	29.10.2014	01.01.2015	modifié	14-100
Art. 11 al. 1	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 11 al. 1a	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 11 al. 1b	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 11 al. 4	29.10.2014	01.01.2015	modifié	14-100
Art. 12 al. 1	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 13 al. 1	29.10.2014	01.01.2015	modifié	14-100
Art. 14 al. 3	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 15 al. 1	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 15 al. 2	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 15 al. 3	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13
Art. 15 al. 4	21.12.2011	01.03.2012	modifié	12-13