

# **Directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics**

---

## **1 Dispositions générales**

Les investissements dans les transports publics (TP) sont en général financés par plusieurs acteurs : entreprises de transport (ET), Confédération, canton, communes, propriétaires de routes et privés.

Lorsque, ci-après, un investissement est déclaré être du ressort des transports publics, il est entendu que le financement sera l'affaire de tous les acteurs qui soutiennent les transports publics individuellement ou en commun, à savoir les entreprises de transport, la Confédération et le canton. La répartition du financement entre ces différents acteurs se fait selon les dispositions légales applicables.

En vertu de l'article 12, alinéa 1 LCTP<sup>1</sup> et de l'article 29, alinéa 1 LPfC<sup>2</sup>, les communes bernoises participent pour un tiers aux subventions d'investissement octroyées par le canton de Berne<sup>3</sup>. La répartition de la part communale entre les différentes communes est calculée pour deux tiers en fonction de l'offre de transports publics (points TP) et pour un tiers en fonction du nombre d'habitants.

## **2 Moyens et installations d'exploitation des transports publics**

### **2.1 Véhicules**

L'acquisition et le financement des véhicules ferroviaires et routiers relèvent des transports publics. Si des communes, des privés ou d'autres organisations présentent des exigences spéciales concernant des remplacements ou de nouvelles acquisitions de véhicules, ils doivent assumer les coûts supplémentaires non couverts.

### **2.2 Installations d'exploitation, garages, dépôts et ateliers**

Les investissements en installations d'exploitation, en garages, en dépôts et en ateliers relèvent des transports publics.

## **3 Gares ferroviaires et arrêts existants**

### **3.1 Transformation et aménagement de gares ferroviaires**

Les équipements nécessaires à l'exploitation sont du ressort des transports publics. Le financement s'effectue via les conventions de prestations conclues entre la Confédération et les gestionnaires d'infrastructures. Se fondant sur l'article 62 LCdF<sup>4</sup>, l'Office fédéral des transports (OFT) décide quelles installations relèvent de l'infrastructure ferroviaire et, partant, celles qui seront financées via les conventions quadriennales de prestations conclues avec les gestionnaires d'infrastructure.

---

<sup>1</sup> Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP ; RSB 762.4)

<sup>2</sup> Loi cantonale du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPfC ; RSB 631.1)

<sup>3</sup> Ci-après, on entend par subvention cantonale la subvention brute, c'est-à-dire y compris la part communale.

<sup>4</sup> Loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101)

Les installations non directement et non exclusivement liées à l'exploitation de transports publics ou dépassant les standards de l'entreprise de transport sont du ressort des communes ou du commanditaire concerné.

La desserte des gares par les routes relève, en principe, du propriétaire de celles-ci. Si une entreprise de transport est propriétaire de la route de desserte concernée, une réglementation spéciale doit être trouvée, étant donné que la desserte des gares ne relève pas de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 62 LCdF et n'est donc pas indemnisée via la convention de prestations. En complément des éventuelles contributions des communes, le canton peut verser des subventions d'investissement pour l'accès à la gare.

Les installations commerciales à usage privé sont du ressort des intéressés.

### **3.2 Transformation et aménagement d'arrêts de tram et de bus**

Les installations nécessaires à l'exploitation telles que les distributeurs automatiques de billets, les panneaux d'information, les installations de tram (quais, lignes de contact et technique de sécurité) ainsi que les lignes de contact des trolleybus sont du ressort des transports publics.

Les installations non directement et non exclusivement liées à l'exploitation de transports publics (salles d'attente, toilettes publiques et trottoirs supplémentaires) ou dépassant les standards de l'entreprise de transport concernée sont du ressort de la commune.

Les aménagements de routes, tels que les quais, les arrêts de bus en encoche, les îlots, les rehaussements de la chaussée, les adaptations de trottoirs, les marquages ou les mesures de consolidation du sous-sol, incombent au propriétaire des routes.

Les quais en site propre séparés de la route et utilisés exclusivement pour les transports publics sont du ressort de ceux-ci.

## **4 Gares ferroviaires et arrêts de bus supplémentaires**

### **4.1 Gares ferroviaires supplémentaires**

Les installations nécessaires à l'exploitation sont du ressort des transports publics. Les gares ferroviaires supplémentaires sont financées dans le cadre du programme de développement stratégique (PRODES). A cet effet, la Confédération conclut des conventions de mise en œuvre avec les gestionnaires d'infrastructure.

Les cantons et les communes peuvent financer de nouvelles gares ferroviaires lorsque celles-ci sont compatibles avec le programme de développement à long terme de la Confédération. Les coûts d'adaptation des installations ferroviaires (voies, lignes de contact et technique de sécurité) sont à la charge du canton. Les communes concernées doivent pour leur part participer au financement des nouvelles constructions nécessaires (quais et gare). Leur contribution correspond généralement aux subventions brutes du canton. La répartition exacte des coûts se fait selon le principe de la pondération des intérêts et des avantages.

Les dispositions du chiffre 3.1 s'appliquent aux installations non directement ou non exclusivement liées à l'exploitation de transports publics ou dépassant les standards de l'entreprise

de transport concernée, à la desserte par le réseau routier ainsi qu'aux installations commerciales à usage privé.

#### **4.2 Arrêts supplémentaires de tram, de trolleybus et de bus**

Les coûts d'adaptation aux installations existantes (voies, lignes de contact, technique de sécurité) et des lignes de contact des trolleybus sont à la charge des transports publics.

Les installations non directement ou non exclusivement liées à l'exploitation de transports publics ou dépassant les standards de l'entreprise de transport sont du ressort de la commune (cf. réglementation relative aux transformations et aux aménagements, chiffre 3.2).

Les aménagements de routes dus aux arrêts supplémentaires de tram, de trolleybus et de bus incombent aux propriétaires des routes en question (cf. chiffre 3.2).

#### **4.3 Arrêts de bus supplémentaires par suite d'un transfert du rail au bus ou du tram au bus**

Les équipements nécessaires à l'exploitation, comme les distributeurs automatiques de billets ou les panneaux d'information, sont du ressort des transports publics.

Les installations telles que les salles d'attente, non directement ou non exclusivement liées à l'exploitation de transports publics, sont du ressort de la commune.

Les aménagements de routes réalisés pour la première fois tels que les quais, les arrêts de bus en encoche, les îlots, les rehaussements de la chaussée, les adaptations de trottoir ou les marquages incombent aux transports publics.

### **5 Infrastructure existante en matière de lignes de chemin de fer, de tram et de bus**

Les investissements portant sur la rénovation de lignes de chemins de fer et de trams afin de maintenir la capacité d'exploitation sont du ressort des transports publics. Le renouvellement des conduites incombent aux propriétaires de celles-ci. Si des conduites doivent être déplacées ou adaptées, le principe de causalité s'applique, avec participation à raison des avantages.

La rénovation des routes est l'affaire des propriétaires de celles-ci. Pour les tronçons de routes à trafic mixte (train / tram sur l'espace routier), l'aménagement du corps de voie est du ressort des transports publics.

Les investissements portant sur le renouvellement de lignes de contact et de redresseurs pour trolleybus incombent aux transports publics.

### **6 Création et aménagement de l'infrastructure**

Les investissements portant sur la création ou l'aménagement de lignes de chemin de fer ou de tram sont du ressort des transports publics. S'agissant du tram, les propriétaires des routes et des conduites sont tenus de participer au financement de l'éventuelle plus-value (avantage) que leur apporte la rénovation des infrastructures routières (participation à raison des avantages).

Les investissements portant sur la construction ou l'aménagement de lignes de contact et de redresseurs pour trolleybus sont du ressort des transports publics.

## **7 Installations / infrastructures spéciales**

### **7.1 Couloirs de circulation réservés au bus et voies de tram situés sur les routes à trafic mixte**

Les couloirs de circulation réservés aux bus et les voies de tram situés sur les routes à trafic mixte sont des installations susceptibles d'être utilisées essentiellement, mais pas exclusivement, par les transports publics. L'aménagement de voies réservées aux bus incombe au propriétaire de la route. S'agissant du tram, l'aménagement du corps de voie est du ressort des transports publics. Les aménagements de la route relèvent du propriétaire de celle-ci.

### **7.2 Trams, bus et trolleybus en site propre**

Les sites propres aux trams, bus et trolleybus sont à l'usage exclusif des transports publics et sont aménagés pour eux ; ils sont séparés matériellement du couloir de la route. Leur financement incombe aux transports publics. Les zones de transition entre les sites réservés et le trafic mixte sont du ressort du propriétaire de la route (cf. réglementation concernant les couloirs de circulation réservés au bus au chiffre 7.1).

### **7.3 Plateformes de correspondance entre moyens de transports publics**

Le canton peut allouer des subventions d'investissement pour les plateformes de correspondances entre moyens de transports publics.

### **7.4 Plateformes de correspondance entre transports publics et trafic individuel motorisé**

La planification et le financement d'installations park-and-ride et bike-and-ride se basent sur les directives « Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée (installations park-and-ride et bike-and-ride) » et sur l'article 61 de la loi sur les routes<sup>5</sup>.

### **7.5 Boucles et aires de rebroussement**

Les boucles et les aires de rebroussement sont des installations propres aux trams, aux trolleybus et aux bus.

Les boucles de rebroussement des trams incombent aux transports publics.

S'agissant des trolleybus, la responsabilité de la ligne de contact relève des TP, celle de la chaussée, du propriétaire de la route.

L'aménagement des boucles et des aires de rebroussement pour bus est du ressort du propriétaire de la route.

---

<sup>5</sup> Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11).

## **7.6 Passages à niveau**

Les investissements visant à supprimer ou à rénover les passages à niveau et les mesures propres à améliorer la sécurité aux croisements sont régis par les dispositions des articles 25 à 32 LCdF et se fondent sur la pratique en la matière.

## **7.7 Installations de signalisation lumineuse**

Les installations fixes de signalisation lumineuse relèvent du propriétaire des routes, alors que les équipements mobiles (émetteurs placés dans les véhicules) relèvent des transports publics.

Les installations de signalisation lumineuse mises en place exclusivement pour les transports publics sont du ressort de ces derniers.

## **8 Aménagements des infrastructures routières**

Les aménagements routiers incombent en principe aux propriétaires des routes. S'agissant des espaces routiers à trafic mixte (train / tram), l'aménagement du corps de voie est du ressort des transports publics. Si une adaptation de la route entraîne le déplacement des voies du tram, le dédommagement de la valeur résiduelle des voies rendues inutilisables incombe au propriétaire de la route.

Les équipements complémentaires, en particulier les adaptations de routes, les installations de signalisation lumineuse, les mesures de modération du trafic, le mobilier urbain, etc. incombent en principe aux propriétaires des routes.

## **9 Dépenses extraordinaires pour cause de déviations**

Le financement de dépenses d'exploitation supplémentaires et/ou d'investissements dans les transports publics dus à des déviations dépend du type de projet de construction.

- **Projets en lien direct avec les voies de circulation**

Concernant les réfections de routes empruntées également par les transports publics, les droits d'usage de la population peuvent être restreints temporairement, et ce sans que les transports publics ne puissent prétendre à une quelconque indemnisation. Les dépenses supplémentaires liées à l'exploitation doivent être assumées par les transports publics et sont à la charge de l'entreprise de transport concernée. En sa qualité de commanditaire, le canton a toutefois la possibilité d'indemniser séparément des dépenses importantes liées à la déviation.

- **Projets tiers**

Si les déviations sont dues à un projet de construction sans rapport direct avec les voies de circulation des transports publics, le surcoût doit être financé par ceux qui l'occasionnent, indépendamment du fait qu'il s'agit d'un projet public ou privé.

## **10 Entrée en vigueur**

Les présentes directives entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et remplacent les directives du 29 mai 2002 (ACE 1942/2002).