

## Commentaires de l'Office des transports publics et de la coordination des transports relatifs aux directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de finance- ment des investissements dans les transports publics

---

### Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Bases légales</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Généralités</b> .....	<b>3</b>
3.1	Destinataires .....	3
3.2	Investissements dans les transports publics : responsabilités à l'intérieur du système de TP.....	3
3.3	Projets d'agglomération.....	5
<b>4</b>	<b>Principes des directives</b> .....	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Récapitulatif des responsabilités en matière de financement</b> .....	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Commentaire sur les différents points des directives</b> .....	<b>7</b>
6.1	Point 2.1. - Véhicules.....	7
6.2	Point 2.2 - Installations d'exploitation, garages, dépôts et ateliers .....	7
6.3	Point 3.1 - Transformation et aménagement de gares ferroviaires.....	7
6.4	Point 3.2 - Transformation et aménagement d'arrêts de tram et de bus.....	9
6.5	Point 4.1 - Gares ferroviaires supplémentaires .....	9
6.6	Point 4.2 - Arrêts supplémentaires de tram, de trolleybus et de bus .....	10
6.7	Point 4.3 - Arrêts de bus supplémentaires par suite d'un transfert de l'exploitation du rail au bus ou du tram au bus .....	11
6.8	Point 5 - Infrastructure existante en matière de lignes de chemin de fer, de tram et de bus .....	11
6.9	Point 6 - Investissements dans la création et l'amélioration de l'infrastructure.....	11
6.10	Point 7.1 - Couloirs de circulation réservés au bus et voies de tram situés sur des routes à trafic mixte .....	12
6.11	Point 7.2 - Trams, bus et trolleybus en site propre.....	12
6.12	Point 7.3 - Plateformes de correspondance entre moyens de transport publics.....	13
6.13	Point 7.4 - Plateformes de correspondance entre transports publics et trafic individuel motorisé .....	13
6.14	Point 7.5 - Boucles et aires de rebroussement .....	13
6.15	Point 7.6 - Passages à niveau .....	14
6.16	Point 7.7 - Installations de signalisation lumineuses (ISL).....	14
6.17	Point 8 - Aménagements des infrastructures routières.....	15
6.18	Point 9 - Dépenses extraordinaires pour cause de déviations.....	15



## 1 Introduction

L'article 4, alinéa 1 de la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics du canton de Berne (RSB 762.4) stipule que, pour garantir l'offre de prestations, le canton peut octroyer aux entreprises de transport public du trafic général et de transport en agglomération des indemnités en faveur de l'exploitation et des investissements.

Le Conseil-exécutif précise dans des directives qui doit participer au financement d'investissements dans les transports publics, et dans quelle mesure. Elles sont destinées à clarifier la définition des compétences en la matière.

Ces directives ont été édictées pour la première fois en 2002 par l'ACE 1942/2002. Compte tenu du projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) adopté le 9 février 2014 par les électeurs et électrices, les directives ont été actualisées au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Le projet FAIF comprend notamment une nouvelle réglementation des compétences pour le financement de l'infrastructure ferroviaire régionale. Les actes législatifs correspondants sont entrés en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Les conventions de prestations en matière d'infrastructure 2013 – 2016 conclues entre l'Office fédéral des transports (OFT), les cantons et les chemins de fer privés étaient valables jusqu'à fin 2016. C'est seulement dans le cadre des conventions de prestations en matière d'infrastructure 2017 – 2020 que l'ensemble des nouveautés ont été mises en œuvre. Une adaptation des directives cantonales est effectuée dans le même temps.

L'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) du canton de Berne a actualisé les directives en collaboration avec un groupe représentatif qui comptait, outre des collaborateurs et collaboratrices de l'administration cantonale et fédérale, également des représentants d'entreprises de transport (BLS, RBS et BERNMOBIL) et de communes.

Les directives reflètent la nouvelle pratique en vigueur à partir de 2017. Elles n'apportent pas de changements fondamentaux ; les adaptations sont ponctuelles et essentiellement de nature formelle.

Les directives s'adressent principalement aux acteurs extérieurs au système des TP, c'est-à-dire aux communes, aux propriétaires de routes et aux particuliers. Les modalités de financement internes au système des TP sont réglées dans une large mesure en vertu de critères sur lesquels le canton de Berne n'a quasiment pas prise. Les directives de financement concernent surtout les projets d'investissements pour les chemins de fer, le tram et le bus et différencient les investissements en fonction de leur nature comme ci-après :

- les moyens et installations d'exploitation des TP
- les gares ferroviaires et les arrêts
- les gares ferroviaires et les arrêts supplémentaires
- l'infrastructure des lignes de chemin de fer, de tram et de bus existante
- la création et l'aménagement de l'infrastructure
- les installations / infrastructures spéciales
- les aménagements de l'infrastructure routière
- les dépenses extraordinaires pour cause de déviations

Par l'arrêté n°1232 du 9 novembre 2016, le Conseil-exécutif a édicté les « Directives sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics » au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

## 2 Bases légales

L'article 4, alinéa 1 de la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics est déterminant pour les éventuelles subventions octroyées par le canton : *Pour garantir l'offre de prestations ... le canton octroie des indemnités aux entreprises de transport du trafic général et de transport en agglomération conformément au droit fédéral et au droit cantonal; en particulier, ces indemnités sont octroyées en faveur a) des investissements, b) de l'exploitation, y compris des exploitations pilotes.*

Alors que le régime des subventions d'exploitation est précisé dans l'ordonnance du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics (OOT ; RSB 762.412), les présentes directives déterminent les bases et les critères à appliquer au financement ou au cofinancement des investissements dans les TP par le canton et d'autres parties.

Les communes participent pour un tiers aux indemnités d'investissement et d'exploitation octroyées par le canton (tiers communal). L'article 12, alinéa 1 de la loi sur les transports publics renvoie à l'article 29, alinéa 1 de la loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1), qui stipule : *Les indemnités d'investissement et d'exploitation octroyées par le canton ... sont financées pour un tiers par l'ensemble des communes.*

Concernant les investissements dans les transports publics, l'article 12, alinéa 3 de la loi cantonale sur les transports publics est également pertinent : *Si, pour des raisons locales, des installations de transport particulières doivent être construites dans une commune, cette dernière participe aux coûts d'investissement par une subvention supplémentaire d'un montant approprié.*

Une grande partie du transport public se fait par la route. Dans ce contexte, la loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11) est déterminante.

## 3 Généralités

### 3.1 Destinataires

La question du financement des investissements dans les TP fait généralement intervenir quatre groupes d'acteurs potentiels :

- les partenaires du système des TP (entreprises de transport [ET], Confédération, canton)
- les communes
- les propriétaires de routes
- les privés

Les directives s'adressent principalement aux acteurs extérieurs au système des TP, c'est-à-dire aux communes, aux propriétaires de routes et aux privés – les routes pouvant appartenir aussi bien au canton qu'à des communes ou à des privés.

### 3.2 Investissements dans les transports publics : responsabilités à l'intérieur du système de TP

Les directives n'ont pas pour but de définir les responsabilités financières à l'intérieur du système de TP (ET/Confédération/canton). Dans ce domaine, la marge de manœuvre du canton est limitée, car c'est souvent la Confédération qui édicte les règles du jeu. Il importe cependant de présenter les principes importants ainsi que les nouveautés découlant du projet FAIF.

Les entreprises actives dans le secteur des transports doivent en général financer les nouveaux investissements (véhicules, distributeurs de billets, etc.) pour le trafic régional et local par leurs propres liquidités ou par des emprunts soumis à intérêts. Ces intérêts sur fonds

étrangers sont reconnus comme des coûts donnant droit à indemnités dans le cadre des commandes d'offre.

Conformément aux dispositions du droit fédéral, les subventions d'investissement sont principalement versées aux entreprises d'infrastructure ferroviaire. En vigueur depuis 1996, la loi fédérale révisée sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) attribue clairement les responsabilités en matière de transports publics :

- le trafic national est du ressort de la Confédération
- le trafic régional est réglé conjointement par la Confédération et les cantons
- le trafic local est du ressort des cantons et des communes
- le trafic d'excursion (trafic touristique) doit s'autofinancer

Selon cette répartition, le canton de Berne doit assurer le cofinancement du trafic régional et le financement des investissements requis pour le trafic local. Les subventions d'investissement cantonales sont régies par la loi cantonale sur les transports publics.

Quant au financement des investissements, il existe une délimitation entre maintenance des infrastructures et aménagement de l'infrastructure. Les détails sont réglés dans l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120).

La nouvelle réglementation des responsabilités pour le financement de l'infrastructure ferroviaire régionale (FAIF) permet de financer à la fois la maintenance des infrastructures et l'aménagement de l'infrastructure au moyen du nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer). La responsabilité du financement incombe désormais entièrement à la Confédération. Les cantons doivent cependant contribuer aux frais d'infrastructure par un montant forfaitaire d'environ 500 millions de francs par an, qui vient alimenter le Fonds. En contrepartie, le cofinancement direct de l'infrastructure des chemins de fer privés par les cantons est supprimé.

Le FAIF modifie également le rôle des cantons dans le cadre de la planification des investissements dans l'infrastructure ferroviaire. La remise de schémas d'offres dans la procédure de planification des étapes d'aménagement est désormais l'élément central et non plus la commande directe de mesures d'infrastructure.

La législation FAIF apporte une nouveauté importante en ce qui concerne la maintenance des infrastructures et l'aménagement de l'infrastructure, qui disposent désormais chacun d'une procédure de planification et de financement. Les projets de maintenance sont financés au moyen de conventions de prestations, les projets d'aménagement au moyen de conventions de mise en œuvre.

### **3.2.1 Conventions de prestations**

Le financement de l'exploitation de l'infrastructure et des mesures de maintenance des infrastructures fait l'objet de conventions de prestations conclues pour une période de quatre ans. A partir de 2017, ces dernières seront aussi conclues pour les chemins de fer privés uniquement entre la Confédération et les gestionnaires d'infrastructure, sans les cantons. Font partie notamment de la maintenance des infrastructures le renouvellement planifié des installations, leur modernisation et adaptation aux prescriptions et standards ainsi que les investissements pour faire face à l'évolution de la demande, dans la mesure où aucun aménagement correspondant de l'offre sous forme de train-kilomètres supplémentaires. Les transformations de gares pour améliorer la sécurité, pour répondre aux exigences de la loi du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand ; RS 151.3) et pour prolonger les quais sont financées au moyen de conventions de prestations. Cela ne concerne pas les mesures relatives au flux des personnes dans les grandes gares lorsque l'investissement dépasse dix millions de francs, lesquelles

sont considérées comme un aménagement. La délimitation entre maintenance des infrastructures et aménagement de l'infrastructure est réglée dans l'OCPF.

### **3.2.2 Conventions de mise en œuvre**

L'aménagement de l'infrastructure est réalisé dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), à partir duquel des étapes concrètes sont définies. Font partie de l'aménagement notamment des investissements pour l'augmentation de la capacité en vue de trains-kilomètres supplémentaires en transport de voyageurs et de marchandises ainsi que la réduction du temps de parcours. La Confédération conclut pour les projets d'aménagement des conventions de mise en œuvre avec les gestionnaires d'infrastructure.

Les cantons versent des contributions annuelles forfaitaires pour alimenter le FinFer. Ils peuvent également financer des mesures d'infrastructure lorsque celles-ci sont compatibles avec le programme de développement à long terme de la Confédération. La LCdF prévoit par conséquent que des tiers, en particulier cantons et communes, peuvent exiger des ouvrages d'infrastructure supplémentaires, lorsqu'ils sont disposés à prendre en charge l'ensemble des surcoûts et que, dans le même temps, la compatibilité avec les étapes d'aménagement stratégiques de la Confédération est assurée.

### **3.3 Projets d'agglomération**

Le canton et les communes sont en principe chargés du financement des investissements dans le domaine du trafic local. Il peut arriver que la Confédération y participe par le biais des projets d'agglomération. Le financement de ces derniers est effectué au niveau fédéral au moyen du Fonds d'infrastructure. S'il s'agit d'une mesure qui relève de la compétence communale, la commune, en sa qualité de responsable de projet, est chargée de réunir les documents qui sont nécessaires à la conclusion de la convention de financement du projet. Certaines mesures communales prévues dans les projets d'agglomération peuvent profiter de plusieurs subventions du canton. Lorsqu'une subvention est versée à la fois par l'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) et par l'Office des ponts et chaussées (OPC), une marche à suivre pour déterminer son montant et une procédure standardisée pour l'octroi du crédit ont été définies.

L'OPC verse, déduction faite de la contribution fédérale, des subventions aux coûts imputables de mesures communales issues de projets d'agglomération (art. 62 LR). Les subventions s'élèvent au maximum à 50 pour cent des coûts imputables non couverts par la Confédération. Est déterminant l'état des coûts au moment du dépôt du projet d'agglomération, le renchérissement étant pris en compte. L'OPC connaît les subventions multiples de mesures issues de projets d'agglomération également dans d'autres domaines, par exemple dans le cadre de la loi du 6 juin 1982 sur les rives des lacs et des rivières (LRLR ; RSB 704.1) et de la loi du 4 mai 1993 sur les loteries (LL ; RSB 935.52).

L'OTP peut subventionner des plateformes de correspondance des TP ou des accès aux gares, indépendamment des projets d'agglomération. En fonction de l'efficacité de l'installation, la contribution aux coûts imputables (c.-à-d. fonction de correspondance / accès aux gares au sens étroit du terme) peut s'élever jusqu'à 80 pour cent. Les subventions de l'OTP sont toujours des montants forfaitaires fixes, en ce sens que la contribution est déterminée au préalable et que l'OTP ne l'adapte pas à l'augmentation des coûts.

## **4 Principes des directives**

Les directives obéissent aux principes suivants :

- **Caractère complémentaire des directives**

Le financement de certains projets est actuellement réglé, alors que pour d'autres projets, la réglementation n'est pas encore clarifiée, ou pas définitivement, et doit faire l'objet d'une décision spécifique dans chaque cas d'espèce. Les directives ont donc un caractère complémentaire. Elles s'appliquent aux projets pour lesquels il n'existe actuellement pas de réglementations définitives.

- **Procédures plus efficaces**

Les directives servent à régler la participation de tiers (à savoir des communes et/ou des propriétaires de routes) aux investissements pour les TP. Grâce à ces dispositions qui permettent d'écartier toute ambiguïté sur la question du financement des projets, le déroulement des procédures gagne en efficacité.

- **Egalité de traitement**

Dans le domaine des transports donnant droit à des indemnités, la Confédération fait la distinction entre le transport régional et le transport local. La Confédération participe uniquement au financement du transport régional. Les offres de transport local doivent être commandées par le canton et/ou les communes. En ce qui concerne les infrastructures, la Confédération peut participer à des investissements en rapport avec le trafic local par le biais des projets d'agglomération (cf. ch. 3.3).

Comme, en vertu de l'article 12 LCTP, les communes participent pour un tiers aux indemnités d'investissement et d'exploitation octroyées par le canton, peu importe qu'il s'agisse de transport local ou régional. De même, les directives de financement des investissements doivent être conçues de manière à ce que les communes et les ET soient traitées de manière équitable – indépendamment du fait qu'il s'agit de trafic local ou régional.

- **Efficacité du système de TP dans son ensemble**

Il incombe aux partenaires des TP (ET, Confédération, canton) de garantir la capacité de fonctionnement des TP (en tant que système). En principe, ils assurent et financent les investissements nécessaires à l'exploitation. Les souhaits supplémentaires émis par des tiers (p. ex. les communes) doivent être financés par ces derniers.

- **« Qui commande, paie »**

Les règles de financement précisées ci-après s'appliquent aux projets jugés opportuns par les responsables des TP (en premier lieu le canton). Si tel n'est pas le cas, c'est au demandeur de prestations ou à celui qui en bénéficiera d'en supporter le coût.

- **« Qui paie, commande »**

A l'inverse, le principe « qui paie commande » vaut également. Les éléments constitutifs ou les projets à financer doivent être décrits en termes précis, afin de pouvoir autant que possible attribuer l'entière responsabilité ou la totalité du financement de chacun des éléments d'un projet à un seul acteur, lequel pourra ensuite procéder en toute autonomie à une optimisation du projet en fonction des intérêts en jeu, puis décider de la conception de celui-ci (degré de confort). Il va de soi que les acteurs doivent prendre en considération les besoins des clients. Il appartient en principe à l'exploitant de la route de tenir compte des contraintes imposées à l'infrastructure du fait de son utilisation par des moyens de transports publics. Les gares étant également des points de correspondance, les compagnies ferroviaires doivent pour leur part prendre en compte les besoins qui en découlent (p. ex. priorité aux bus).

- **Répartition de la part communale entre plusieurs communes**

Au niveau local, il peut arriver que plusieurs communes partagent les mêmes intérêts, par exemple lorsqu'elles sont desservies par une seule et même gare. La clé de répartition des coûts applicable au financement de l'offre peut servir de référence pour calculer la part des communes concernées.

- **Investissements et coûts d'exploitation induits**

Les directives concernent les investissements. Toutefois, leur définition doit aussi tenir compte des coûts d'exploitation induits. Dans l'évaluation en particulier de l'opportunité d'un investissement, il convient de prendre en considération les coûts d'exploitation induits, et ce dans tous les cas, indépendamment de qui doit les financer.

- **Dérogations**

Les présentes directives sont applicables en règle générale. Il est possible d'en déroger à condition de tenir compte, dans chaque cas d'espèce, des intérêts en présence et des circonstances.

## **5 Récapitulatif des responsabilités en matière de financement**

Le tableau à l'annexe 1 donne un aperçu des organes qui prennent à leur charge le financement des différents projets d'investissement. Distinction est faite, d'une part, entre les quatre acteurs possibles (TP, communes, propriétaires de routes et privés) et, d'autre part, entre les types de projets (véhicules, installations d'exploitation/garages/dépôts/ateliers, gares ferroviaires/arrêts, infrastructure des lignes, installations de signalisation lumineuse, infrastructures routières et dépenses extraordinaires).

Les directives visent, dans la mesure du possible, à attribuer les projets à un seul acteur. Par souci d'exhaustivité, le tableau présenté à l'annexe 1 comprend aussi les cas soumis à d'autres réglementations. Le commentaire ci-dessous sur les différents points des directives rappelle les bases dans le détail.

## **6 Commentaire sur les différents points des directives**

### **6.1 Point 2.1. - Véhicules**

L'acquisition et le financement des véhicules sont du ressort des TP. Les entreprises de transport sont responsables de l'acquisition et de l'exploitation des véhicules, mais doivent cependant faire approuver les remplacements et les nouvelles acquisitions par les commanditaires.

Les entreprises de transport, les propriétaires de routes, les communes et les tiers peuvent formuler des exigences spéciales (souhaits particulier) lors d'un remplacement/d'une nouvelle acquisition (p. ex. équipements particuliers pour le matériel roulant, technologie de propulsion spécifique, recours à des véhicules spéciaux pour circuler sur des routes étroites). Si ces exigences sont plus élevées que celles des commanditaires des transports publics, les coûts d'investissement et/ou d'exploitation supplémentaires qui en résultent doivent être financés totalement ou en partie par ceux qui en sont à l'origine.

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

Le financement de ces investissements est du ressort des TP. Les entreprises de transport sont responsables de la construction et de l'exploitation de ces installations, mais doivent cependant faire approuver les remplacements et les nouvelles acquisitions par les commanditaires.

### **6.3 Point 3.1 - Transformation et aménagement de gares ferroviaires**

Les directives distinguent quatre types d'investissements, dont le financement diffère :

### 6.3.1 Installations nécessaires à l'exploitation

Les installations nécessaires à l'exploitation sont du ressort des TP. L'Office fédéral des transports (OFT) décide, sur la base de l'article 62 LCdF, quels équipements, constructions et installations relèvent de l'infrastructure ferroviaire et, partant, sont financés via les conventions quadriennales de prestations conclues avec les gestionnaires d'infrastructures. Les directives se rapportent en premier lieu aux installations destinées au public.

- Installations publiques : le dimensionnement et le standard de construction des installations publiques sont déterminés sur la base de critères spécifiques aux TP (demande, offre, correspondances, etc.) par le gestionnaire de l'infrastructure en question. Ces installations sont financées par les TP.

Si une commune formule des souhaits particuliers (p. ex. dimensionnement différent des quais et des toitures), il s'agit d'éléments d'installation qui vont au-delà du standard de l'entreprise de transport, et qui doivent être financés par ceux qui les commandent.

- Installations garantissant un accès sûr aux clients, notamment aux personnes à mobilité réduite (en général un passage à un niveau supérieur ou inférieur)
- Salles d'attente : leur nécessité et leur dimensionnement sont généralement fonction du nombre de personnes en partance, des particularités locales et de l'importance de l'arrêt en termes de correspondances.
- Les guichets à billets et à bagages peuvent, suivant la situation, être financés via les conventions quadriennales de prestations. Si des installations de ce type sont réalisées dans le cadre de transformations ou d'aménagements, elles sont financées par les TP. L'attribution au secteur transport ou infrastructure est du ressort de l'OFT. L'opportunité de ces services est fonction des conditions locales. Les critères déterminants sont le type de trafic (touristique ou pendulaire, p. ex.), la possibilité d'avoir recours à d'autres systèmes, la proximité avec d'autres gares proposant des offres semblables, etc. Les systèmes automatiques de distribution (p. ex. distributeur de billets) devant quant à eux être considérés comme nécessaires à l'exploitation, ils sont dans tous les cas pris en charge par les TP.

### 6.3.2 Installations non absolument nécessaires à l'exploitation

Les installations qui ne sont pas directement ou pas exclusivement en rapport avec l'exploitation des TP, ou qui dépassent le standard de l'entreprise de transport, sont en principe du ressort des communes. Il en va ainsi des installations utilisées par la clientèle comme les toilettes publiques, les abris de quai prolongés et les salles d'attente réalisées à la demande de la commune. Les accès supplémentaires pour desservir la station, soit les passages inférieurs ou supérieurs supplémentaires, sont eux aussi du ressort de la commune.

### 6.3.3 Accès général et desserte routière

- La desserte des gares par le réseau routier incombe en principe aux propriétaires de routes.

Si c'est un immeuble appartenant à une entreprise de transport qui permet d'assurer la desserte routière, il s'agit de trouver une réglementation spéciale. Selon l'article 62 LCdF, la desserte des gares ne fait pas partie de l'infrastructure ferroviaire, et n'est donc pas indemnisée dans le cadre des conventions de prestations. Partant, l'ET doit faire en sorte de couvrir les coûts occasionnés par les immeubles qui ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire. Si elle souhaite en conserver la propriété, elle est donc en situation de dépendance à l'égard de subventions supplémentaires de tiers. Les ET seront invitées à céder ces immeubles, où à assurer leur financement autrement. Lorsqu'une route de desserte appartient à une ET, un transfert de propriété à la commune est en effet indiqué. Le canton peut, en complément à d'éventuelles subventions des communes, accorder des subventions d'investissement pour assurer l'accès aux chemins de fer (pour



des routes et des chemins de desserte, p. ex.). Les demandes doivent être transmises à l'OTP.

#### **6.3.4 Installations commerciales**

Les installations commerciales à usage privé sont du ressort des intéressés (p. ex. ET, privés, etc.). Cette catégorie regroupe les installations qui, sans entretenir un rapport direct avec l'exploitation des TP, se trouvent généralement dans le bâtiment même de la station, et profitent du flux de clients des TP, tout en leur offrant des services supplémentaires (p. ex. kiosque, restaurant, agence de voyages, banques, coiffeur, etc.).

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

Les arrêts de tram et de bus (transport local et régional) font l'objet de la répartition suivante :

- Les installations nécessaires à l'exploitation sont du ressort des TP.  
Les systèmes de distribution (p. ex. distributeurs automatiques de billets, si l'ET considère qu'ils sont nécessaires) ainsi que les panneaux d'information (informations relatives à l'horaire) comptent parmi les installations nécessaires à l'exploitation. Il en va de même des installations spécifiquement ferroviaires des trams (voies, lignes de contact, technique de sécurité), ainsi que des lignes de contact des trolleybus.
- Les installations situées aux arrêts de tram et de bus qui ne sont pas directement ou pas exclusivement liées à l'exploitation des TP, ou qui dépassent le standard de l'entreprise de transport, sont du ressort des communes. Tel est le cas pour :
  - les salles d'attente
  - l'éclairage des accès aux arrêts
  - d'autres installations éventuelles comme des toilettes publiques.
- Les aménagements de routes incombent au propriétaire des routes.  
Tel est le cas des aménagements du tracé de la route (arrêts de bus en encoche ou en avancée de trottoir, îlots), du marquage, ainsi que des mesures de consolidation du sous-sol (plaques de béton).

Les directives correspondent pour l'essentiel à la pratique actuelle. La situation est la même que pour les couloirs de circulation réservés aux bus (cf. ch. 6.10). Du point de vue des TP, les aménagements du tracé de la route (comme les arrêts de bus en encoche, par exemple) ne sont généralement pas indispensables ; de tels aménagements sont bien plus réalisés à la demande de l'exploitant de la route, pour des motifs en rapport avec le trafic et la sécurité. Leur financement ne doit donc pas incomber aux TP. En outre, les exploitants des routes sont en général mieux à même de juger de l'opportunité d'un investissement et, partant, d'améliorer le système dans son ensemble. Il serait en définitive bureaucratique et coûteux de devoir négocier une clé de répartition adéquate pour chaque arrêt à transformer dans le canton.

Les installations dépassant le simple cadre local (gares routières par exemple) représentent une situation particulière. En pareil cas, certains éléments peuvent – tout comme les quais des gares ferroviaires et leurs installations – entrer dans la catégorie des installations nécessaires à l'exploitation. Conformément au principe énoncé plus haut, s'ils sont jugés opportuns par les responsables des TP (en premier lieu le canton), ils sont financés par les TP.

#### **6.5 Point 4.1 - Gares ferroviaires supplémentaires**

De manière générale, les mêmes principes s'appliquent pour les gares ferroviaires supplémentaires (nouvelles constructions) que pour les aménagements. Les installations nécessaires à l'exploitation sont du ressort des TP. L'OFT décide, sur la base de l'article 62 LCdF, quelles mesures relèvent de l'infrastructure ferroviaire. L'aménagement de l'infrastructure (p. ex. la construction de gares ferroviaires supplémentaires) est généralement effectué 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.

Il est cependant également possible de financer des mesures d'infrastructure supplémentaires, lorsque celles-ci sont compatibles avec le programme de développement à long terme de la Confédération. La LCdF prévoit en effet que les cantons et d'autres tiers puissent commander des mesures d'infrastructure supplémentaires, s'ils sont prêts à prendre en charge l'intégralité des surcoûts, et qu'il est possible d'intégrer ces mesures dans le programme de développement stratégique de la Confédération (art. 58b LCdF).

Si le canton et les communes font usage de cette possibilité et financent une station ferroviaire supplémentaire, les mêmes règles de financement s'appliquent que pour les aménagements, à l'exception des points suivants, qui font l'objet d'une réglementation spéciale :

- Les coûts d'adaptation aux installations spécifiquement ferroviaires (voies, lignes de contact, technique de sécurité) sont à la charge du canton.
- Dans le cas de constructions nouvelles, la commune concernée est aussi mise à contribution pour financer les installations nécessaires à l'exploitation (installations spécifiquement ferroviaires exclues). Les coûts y afférents sont partagés entre le canton et la commune, généralement selon le principe de la pondération des intérêts et des avantages. On s'attachera à trouver des solutions négociées, étant entendu qu'il y a lieu au préalable de déduire les éventuelles contributions de tiers (Confédération, ET, privés).

On appliquera pour la répartition des coûts résiduels la règle de base suivante : 50 pour cent pour le canton et pour la commune, à condition que le canton considère les investissements comme opportuns.

#### **6.6 Point 4.2 - Arrêts supplémentaires de tram, de trolleybus et de bus**

Les nouveaux arrêts de tram et de bus doivent être financés comme suit :

- Installations nécessaires à l'exploitation : les coûts des nouveaux arrêts de tram sont répartis entre les TP et les communes. On s'attachera à trouver des solutions négociées (avec comme règle une répartition à 50 %). Les coûts d'adaptation aux installations spécifiquement ferroviaires des trams (voies, lignes de contact, technique de sécurité) et aux lignes de contact des trolleybus sont intégralement à la charge des TP.
- Les installations qui ne sont pas directement ou pas exclusivement liées à l'exploitation des TP, ou qui dépassent le standard de l'entreprise de transport, sont du ressort de la commune (comme pour les transformations et aménagements ; pas de distinction entre tram et bus).
- Les aménagements de routes dus aux arrêts supplémentaires de tram, de trolleybus et de bus incombent aux propriétaires de celles-ci (comme pour les transformations et aménagements).

En ce qui concerne les installations nécessaires à l'exploitation et les aménagements de routes (mais pas les installations qui ne sont pas directement ou pas exclusivement liées à l'exploitation des TP, ou qui dépassent le standard de l'entreprise de transport), des exceptions sont possibles, dans le cas où il s'agit d'un transfert de l'exploitation du rail au bus ou du tram au bus (cf. ch. 6.7 [point 4.3 des directives]).

Ces dispositions montrent que plusieurs acteurs sont impliqués lors de la construction de nouveaux arrêts. Ces décisions ne peuvent donc être le fait des seuls représentants des transports publics ; elles requièrent l'accord des autres partenaires.

## **6.7 Point 4.3 - Arrêts de bus supplémentaires par suite d'un transfert de l'exploitation du rail au bus ou du tram au bus**

Les transferts de l'exploitation du rail au bus ou du tram au bus se font en général pour des raisons de coûts. Les économies sont notables, aussi bien pour le canton que pour les communes dans leur ensemble. Les règles de financement pour ces projets importants d'intérêt suprarégional ou cantonal doivent tenir compte des intérêts en présence. C'est la raison pour laquelle les règles diffèrent par rapport au chapitre 6.6 (point 4.2 des directives). Ceci signifie que, dans ces cas, les TP doivent apporter leur contribution aux investissements initiaux à venir. Ceci veut dire qu'ils devront financer non seulement les installations nécessaires à l'exploitation comme les distributeurs automatiques de billets ou les tableaux d'information, mais aussi les adaptations de l'infrastructure routière. Par contre, les installations qui ne sont pas directement ou pas exclusivement liées à l'exploitation des TP, ou qui dépassent le standard de l'entreprise de transport (comme les salles d'attente ou les toilettes publiques), sont ici aussi du ressort de la commune.

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

Les investissements dans la rénovation de l'infrastructure pour maintenir l'exploitation de lignes de chemin de fer et de tram sont du ressort des TP. Le renouvellement des conduites incombe 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 TP. Les lignes de contact et les redresseurs pour trolleybus faisant partie de l'infrastructure, les investissements en la matière incombent aux TP.

## **6.9 Point 6 - Investissements dans la création et l'amélioration de l'infrastructure**

### **6.9.1 Infrastructure des lignes de chemin de fer**

Les investissements nécessaires à la réalisation de nouvelles lignes de chemin de fer ou l'aménagement de tronçons existants sont du ressort des TP. Il existe des réglementations spécifiques à ce sujet (législation sur les chemins de fer).

### **6.9.2 Infrastructure des lignes de tram**

A la différence du chemin de fer, c'est ici l'intérêt local qui prime. De plus, il s'agit en général de projets communs impliquant plusieurs partenaires. Pour les constructions nouvelles et les aménagements, la règle veut que, comme dans le cas du chemin de fer, les investissements nécessaires à l'exploitation de tronçons relèvent des TP.

La pratique permet de broser le tableau suivant : selon les règles de répartition des frais qui se fondent sur la méthode utilisée pour le Tram Region Bern et Tram Bern West, un projet peut être affecté à trois catégories :

- Le projet de tram susceptible de bénéficier d'un permis de construire (soit un projet global intégré) comprend, outre l'infrastructure de tram requise, également les aménagements de l'infrastructure routière et des conduites rendus nécessaires par la construction de la ligne de tram. Il est financé par les TP.
- Prise en compte d'avantages : lorsque, dans le cadre de la réalisation comprenant la rénovation de l'infrastructure routière, une plus-value (avantage) est générée par rapport à l'état initial au profit des propriétaires de routes et de conduites, celle-ci doit être financée par ces derniers.
- Les projets de tiers qui ne sont pas liés au projet de tram, mais qui sont entrepris dans ce cadre, doivent être financés dans leur intégralité par leurs commanditaires.

Ces règles sont applicables à condition que les constructions ou les aménagements soient considérés comme opportuns du point de vue des TP. Il convient à cet égard de communiquer les projets à la Confédération via les projets d'agglomération correspondants, dans l'optique d'un cofinancement au moyen du Fonds d'infrastructure. Si le canton les considère comme inopportuns (par exemple si les coûts supplémentaires sont disproportionnés en regard de l'utilité pour la clientèle), le demandeur devra supporter lui-même les investissements correspondants (y compris les coûts d'exploitation induits).

### **6.9.3 Infrastructure des lignes de trolleybus**

Le même principe s'applique au trolleybus : les investissements consacrés aux lignes de contact et aux redresseurs nécessaires à l'exploitation relèvent des TP (mais pas la chaussée).

### **6.10 Point 7.1 - Couloirs de circulation réservés au bus et voies de tram situés sur des routes à trafic mixte**

On entend par couloirs de circulation réservés au bus les installations susceptibles d'être utilisées essentiellement mais pas exclusivement par les TP. Les directives énoncées dans le présent chapitre s'appliquent également aux voies de tram.

L'aménagement des couloirs réservés aux bus incombe aux propriétaires de routes.

S'agissant du tram, la voie de tram proprement dite relève des TP, mais les aménagements de la route incombent aux propriétaires de celle-ci. Les arguments ci-après plaident en faveur de cette réglementation :

- Constitutionnellement, les routes sont a priori utilisables librement et sans redevances, ce qui ne serait plus le cas si les TP avaient à supporter les frais inhérents à leur infrastructure routière. De surcroît, les couloirs de circulation des bus sont généralement aussi empruntés par d'autres usagers de la route (véhicules sanitaires ou de pompiers, cyclistes, taxis) ; par conséquent, ceux-ci devraient aussi participer à leur financement, ce qui serait contraire à la Constitution.
- En principe, c'est aux propriétaires des routes qu'il appartient de veiller à la desserte de leur secteur et au bon déroulement du trafic. Parmi les nombreuses options envisageables, les couloirs réservés aux bus constituent en ce sens une mesure efficace. D'autres variantes (comme par exemple l'extension du réseau routier communal) seraient nettement plus coûteuses pour les communes. Enfin, c'est également aux propriétaires des routes qu'il appartient de juger de l'opportunité des mesures à prendre. Il ne serait donc pas justifié de financer l'une de ces mesures (en l'occurrence les couloirs de circulation des bus) de manière particulière.

### **6.11 Point 7.2 - Trams, bus et trolleybus en site propre**

Les sites propres dont il est question sont aménagés exclusivement pour les TP et utilisés uniquement par ceux-ci. Ils n'existent généralement que pour le tram, mais sont aussi envisageables pour le bus ou le trolleybus. La directive prévoit qu'ils doivent être financés par les TP s'ils sont aménagés et utilisés exclusivement par ceux-ci.

En revanche, dans le cas de mesures accordant aux TP des droits de passage spéciaux (p. ex. sélecteurs électroniques), les mesures touchant les routes sont laissées à la responsabilité de leurs propriétaires, car elles sont justifiées par des motifs tels que la protection de la population, la sécurité ou une amélioration de la qualité de la desserte et de l'environnement. De fait, seul un droit de passage est accordé aux TP (dans l'exemple, un contrôle d'accès électronique), dont ils bénéficiaient déjà auparavant. Dans ce cas, les dispositifs montés sur les véhicules, conçus spécifiquement pour les TP (p. ex. émetteur placé sur le véhicule pour agir sur les sélecteurs et les barrières) seront pris en charge par les TP.

### **6.12 Point 7.3 - Plateformes de correspondance entre moyens de transport publics**

Les plateformes de correspondance sont en principe du ressort du propriétaire de la route. Conformément à l'article 62 LCdF, les plateformes de correspondance dans le périmètre de gares ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire et ne sont donc pas indemnisées au moyen de la convention de prestations. L'entreprise de transport doit par conséquent assurer que les biens-fonds à l'extérieur de l'infrastructure ferroviaire ne génèrent pas de surcoûts. Si l'ET souhaite rester propriétaire des terrains, elle est tributaire de contributions supplémentaires de tiers. En complément des contributions des communes, le canton peut accorder des subventions d'investissement pour la construction, la transformation ou l'agrandissement de plateformes de correspondance. Les demandes doivent être déposées auprès de l'OTP.

Toute entreprise ferroviaire est tenue, tant du point de vue technique que de celui de l'exploitation, de se prêter au raccordement de son infrastructure avec un autre chemin de fer (art. 34 LCdF) et avec d'autres entreprises de transports publics (art. 35 LCdF). L'utilisation d'installations ferroviaires par des tiers relève de procédures propres (cf. ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire, [OARF; RS 742.122]). L'utilisation de plateformes de correspondance devrait fondamentalement être gratuite pour les bus de toutes les entreprises de transport assurant le trafic de ligne et circulant sur mandat des pouvoirs publics. Ceci vaut notamment pour l'utilisation de plateformes dans le périmètre des gares pour laisser monter et descendre des passagers (y compris pour attendre les correspondances). En cas de non-gratuité, les dispositions légales fédérales doivent être observées. L'article 26 OCPF notamment stipule ce qui suit :

- Dans les conventions sur les rémunérations versées au titre de l'utilisation d'ouvrages, d'installations – en particulier de biens-fonds et de points de vente –, et d'équipements (art. 34, al. 2, et 35 LCdF), les entreprises de transport prennent en considération les intérêts des commanditaires des prestations de transport visées à l'article 28 LTV.
- Elles conviennent en particulier de compensations qui, en plus de l'imputation des coûts financiers, prévoient un intérêt calculé. Ce dernier ne s'élève généralement pas à plus de cinq francs par mètre carré et par an.

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

La planification d'installations park-and-ride- (P+R) et bike-and-ride (B+R) se base sur les principes énoncés dans la directive de l'OPC « Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée ». Le canton octroie des subventions pour ces installations en se fondant sur l'article 61 LR.

Les outils disponibles ne suffisent pas pour couvrir tous les besoins. Dans les grandes communes centrales notamment, il y a lieu de trouver des mesures permettant d'assurer le financement des installations P+R/B+R. Outre les communes, les entreprises de transport doivent être associées à cette démarche.

On appliquera la règle de base suivante : les communes et les entreprises de transport prennent respectivement en charge 50 pour cent des coûts restants après déduction des subventions cantonales au sens de l'article 61 LR.

### **6.14 Point 7.5 - Boucles et aires de rebroussement**

Les boucles et les aires de rebroussement sont des installations spéciales propres aux trams et aux bus. Les directives stipulent qu'en ce qui concerne les trams, la construction, l'entretien et le financement desdites boucles et aires incombent aux TP alors que, dans le cas des bus, ces tâches relèvent du propriétaire de la route.

Dans le cas particulier des trolleybus, la responsabilité et le financement de la ligne de contact incombent aux TP. La chaussée, par contre, relève du propriétaire de la route (comme pour les bus).

Cette réglementation part du principe que les boucles et aires de rebroussement font partie intégrante de l'infrastructure de la desserte d'un périmètre. Si une zone d'habitation s'étend ou que l'affectation de la zone change (p. ex. suite à l'implantation d'un centre commercial), les transports doivent « suivre » et les dessertes par bus impliquent forcément des boucles ou des aires de rebroussement. C'est la raison pour laquelle la responsabilité incombe en l'espèce au propriétaire de la route. Cette réglementation permet également de ventiler clairement les coûts d'exploitation induits (entretien). Les exploitants de bus sont tenus de se mettre d'accord sur la façon d'aménager ces boucles avec le propriétaire de la route. On optera autant que possible pour des solutions simples comme les contournements de blocs. Le canton peut octroyer des subventions d'investissement à des boucles de rebroussement pour des bus, lorsqu'il en résulte des avantages clairs pour les TP.

### **6.15 Point 7.6 - Passages à niveau**

La réfection des passages à niveau relève de la compétence des entreprises ferroviaires, qui, selon la LCdF, doivent prendre les précautions nécessaires. Le financement est du ressort des entreprises ferroviaires et du propriétaire de la route (suivant la catégorie, canton, commune ou privés).

Selon les prescriptions de la LCdF, les coûts sont répartis entre l'entreprise ferroviaire et le propriétaire de la route. Dans la mesure où les intéressés n'ont pas conclu de conventions réglant différemment la répartition des coûts pour les passages à niveau, celle-ci est régie par les articles 25 à 32 LCdF. Il s'agit en l'occurrence de procéder à la répartition en fonction du principe de causalité et de la prise en compte des avantages.

Lors de la réalisation ou de la modification de croisements, c'est le principe de causalité de la législation sur les chemins de fer qui est applicable, selon lequel la partie qui provoque une modification de l'état initial est tenue de supporter les frais qu'elle occasionne. La partie qui n'a pas provoqué la modification doit supporter une part des coûts dans la mesure où elle en retire des avantages.

Les coûts de rénovation, de remplacement, d'entretien ainsi que de modification d'une installation sont en principe déterminés selon les mêmes principes (causalité et prise en compte des avantages) que ceux applicables aux constructions nouvelles.

Le développement du trafic a son importance lorsqu'il est une cause de la rénovation ou de la modification d'un croisement.

Dans la pratique, les choses se présentent aujourd'hui de la manière suivante : sous réserve qu'aucune modification notable ne survienne pour un mode de transport, les entreprises de transport et les propriétaires des routes se répartissent les frais à parts égales. Cette pratique correspond à la directive du 10 juin 2011 de l'Office des ponts et chaussées « Clé de répartition pour la mise en conformité des passages à niveau existants ». Une évaluation du cas basée sur les articles 25 à 32 LCdF est en principe toujours nécessaire.

### **6.16 Point 7.7 - Installations de signalisation lumineuses (ISL)**

Les installations de signalisation lumineuse servent au trafic général, même si des dispositifs spéciaux donnent, dans certains cas, la priorité aux TP. C'est pourquoi la pratique actuelle est maintenue :

- les équipements fixes incombent aux propriétaires de routes
- les équipements mobiles (émetteurs placés sur les véhicules) relèvent en revanche des TP

Il arrive parfois que des signaux lumineux soient installés à l'usage exclusif des TP et dans leur intérêt particulier, par exemple lorsqu'ils leur évitent de grands détours (circulation à contresens dans une rue à sens unique, sortie d'un garage). Dans ces cas-là, il y a lieu d'appliquer le principe de la participation à raison des avantages, selon lequel chaque partie doit participer aux coûts en proportion des avantages qu'elle retire de la transformation de l'installation.

N'entrent pas dans ce cas les situations dans lesquelles l'intérêt est surtout du côté de l'exploitant de la route et qu'il est donc, fondamentalement, de son devoir de remplir les exigences qui découlent de l'utilisation de l'installation par les transports publics (p. ex. ISL donnant la priorité aux TP, ISL aux giratoires pour permettre le passage d'un tram, ISL permettant de quitter en toute sécurité une boucle de rebroussement).

### **6.17 Point 8 - Aménagements des infrastructures routières**

En principe, les entreprises de transport adaptent leur exploitation et leurs véhicules aux infrastructures routières en place. Lorsque des routes sont améliorées, elles apportent généralement plusieurs avantages (p. ex. une sécurité accrue). Comme ces avantages profitent très souvent à plusieurs usagers, le financement de telles améliorations incombe, comme par le passé, aux propriétaires des routes. Ce principe impose à ces derniers de procéder à une optimisation globale, c'est-à-dire de comparer les coûts des améliorations apportées à telle ou telle route avec leurs retombées micro-économiques et macro-économiques (p. ex. sécurité, meilleur accès pour les poids lourds, réduction des coûts d'exploitation des TP). Implicitement, cela règle également les responsabilités de l'exploitation future.

Si l'aménagement d'une route implique le déplacement de voies de tram, l'indemnité pour la valeur résiduelle des voies est du ressort du propriétaire de la route (à l'origine de la perte de valeur). Les TP doivent participer aux frais en fonction du principe de causalité et de la prise en compte des avantages. L'avantage se calcule selon le delta entre la valeur des nouvelles voies de laquelle est retranchée la valeur résiduelle de l'installation existante.

### **6.18 Point 9 - Dépenses extraordinaires pour cause de déviations**

#### **6.18.1 Déviations suite à des projets de construction**

Les projets de construction peuvent conduire à la fermeture de voies de circulation qui sont notamment empruntées par les TP. Les déviations qui en résultent nécessairement peuvent alourdir les dépenses d'exploitation (durées de rotation plus longues, davantage de véhicules en service) et/ou déclencher des investissements pour assurer les déviations (p.ex. adaptations des lignes de trolleybus ou arrêts). Le financement des éventuels coûts de déviation des TP dépend du projet à l'origine de la déviation, à savoir s'il s'agit d'une réfection/amélioration de la voie de circulation ou d'un projet tiers (cf. annexe 2).

- **Projet en lien avec les voies de circulation**

Si le projet de construction à l'origine de la fermeture et donc de la déviation sert en premier lieu la réfection/l'amélioration d'une voie de circulation (p. ex. réfection des ponts de Halen et de Lorraine, remplacement de la voie du tram sur le pont de Kirchenfeld, etc.), les TP prendront en charge l'éventuel surcoût occasionné par la déviation.

Si une réfection ou une adaptation de la voie de circulation est effectuée en même temps dans le cadre d'un projet de tiers, les TP prendront également en charge le surcoût occasionné par la déviation.

Les charges d'exploitation et/ou les éventuels coûts d'investissement pour assurer la déviation seront pris en charge par les TP et assumés par les entreprises de transport concernées.

Le canton peut indemniser séparément les surcoûts s'ils sont supérieurs aux deux pour cent des charges d'exploitation annuelles de la/des ligne-s concernée-s. Les entreprises de transport doivent soumettre une offre au canton portant sur les surcoûts prévus. Les frais supplémentaires dus à la déviation seront finalement indemnisés sur la base des surcoûts effectifs.

S'il s'agit d'un projet de TP, il convient, lors de l'élaboration du projet en question, de faire apparaître séparément les dépenses supplémentaires dues à la déviation. Cela doit permettre de procéder à une optimisation entre construction et exploitation (p. ex. raccourcissement de la durée des travaux, éventuellement liée à une augmentation des coûts de construction, mais réduisant les dépenses d'exploitation).

- **Projet de tiers**

Si les déviations sont dues à un projet de construction qui ne sert pas en premier lieu à l'amélioration d'une voie de circulation, le surcoût généré pour les TP doit être financé par ceux qui l'occasionnent, indépendamment du fait qu'il s'agisse d'un projet public ou privé.

Font notamment partie des projets de tiers les travaux de réfection et de renouvellement de conduites dans l'espace routier (eau/eaux usées, électricité, gaz et communications).

Autres exemples de projets de tiers : la construction d'un parking couvert (privé ou public) qui occasionne la déviation d'une ligne de bus et donc des dépenses supplémentaires ou la construction d'une autoroute ou d'une ligne de chemin de fer qui implique la fermeture d'une route empruntée par des bus régionaux, contraignant ainsi les bus à faire des détours. De tels surcoûts sont à imputer au projet qui en est la cause et sont à la charge du maître d'ouvrage concerné.

Outre les surcoûts d'exploitation dus aux déviations, les éventuels investissements nécessaires pour assurer les déviations (p. ex. adaptations des lignes de contact de trolleybus ou arrêts) doivent aussi être pris en charge par le maître d'ouvrage. Lors du calcul de l'indemnité, il est possible de prendre en considération les avantages.

### **6.18.2 Coûts supplémentaires dus aux embouteillages**

Les bus restent parfois bloqués dans les embouteillages en raison de mesures liées à l'organisation du trafic (p. ex. giratoires), ce qui implique pour les TP des dépenses supplémentaires (durées de rotation plus longues, davantage de véhicules en service). C'est en fait la contrepartie (négative) des mesures visant à augmenter la vitesse des TP, telles que les couloirs de circulation pour les bus ou les installations de signalisation lumineuse donnant la priorité aux TP.

Il ne s'agit pas dans ce cas de règles relatives au financement des investissements, mais de principes d'indemnisation des coûts supplémentaires dus aux embouteillages qu'il faudrait imputer aux projets (ou aux « stratégies ») dont il est question. Aucune règle spécifique n'est donc formulée à ce sujet dans les présentes directives.

Berne, le 15 novembre 2016

Office des transports publics et de  
la coordination des transports

Christian Aebi  
Chef d'office



**ANNEXE 1 : Tableau Financement des investissements consacrés aux TP**

Numéro de directive	CHEMIN DE FER				TRAM				BUS (y. c trolley)			
	TP	Com.	Rte	Priv.	TP	Com.	Rte.	Priv.	TP	Com.	Rte	Priv.
<b>2.1 Moyens et installations d'exploitation de TP</b>												
2.1 Véhicules	X				X				X	(X)		
2.2 Installations d'exploitation, garages, dépôts et ateliers	X				X				X			
<b>3 Gares ferroviaires et arrêts existants</b>												
<b>3.1 Transformation et aménagement de gares ferroviaires</b>												
• Installations nécessaires à l'exploitation	X											
• Installations complémentaires		X										
• Accès général / desserte routière	(X)	(X)	X									
• Installations commerciales privées				X								
<b>3.2 Transformation et aménagement d'arrêts de tram et de bus</b>												
• Installations nécessaires à l'exploitation					X				X			
• Equipements complémentaires						X				X		
• Aménagement des routes dans le périmètre de l'arrêt							X				X	
• Quais en site propre					X				X			
<b>4 Gares ferroviaires et arrêts de bus supplémentaires</b>												
<b>4.1 Gares ferroviaires supplémentaires</b>												
• Installations nécessaires à l'exploitation	X	(X)										
• Installations complémentaires		X										
• Accès général / desserte routière	(X)	(X)	X									
• Installations commerciales privées				X								
<b>4.2 Arrêts supplémentaires de bus et de tram</b>												
• Installations nécessaires à l'exploitation					X	(X)			X	(X)		
• Installations complémentaires						X				X		
• Aménagement des routes dans le périmètre de l'arrêt							X				X	
<b>4.3 Arrêts de bus suppl. en cas de changement d'expl.</b>												
• Installations nécessaires à l'exploitation									X			
• Installations complémentaires									(X)	X		
• Aménagement des routes dans le périmètre de l'arrêt									X			
<b>5 Infrastructure lignes de chemin de fer, tram et bus</b>												
• Corps de voies et lignes de contact	X				X				X			
• Aménagements routiers							X				X	
<b>6 Création et aménagement de lignes</b>												
• Corps de voies et lignes de contact	X				X				X			
• Aménagements routiers					(X)		X				X	
<b>7 Installations / infrastructures spéciales</b>												
<b>7.1 Couloirs de circulation réservés aux bus et aux trams trafic mixte</b>												
• Plates-formes de voies et lignes de contact					X				X			
• Aménagements routiers					(X)		X				X	
<b>7.2 Sites propres aux trams et aux bus</b>												
					X				X			
<b>7.3 Plateformes de correspondance entre moyens de transports publics</b>												
• Nouvelles installations	(X)	X	(X)		(X)	X	(X)		(X)	X	(X)	
• Transformation d'installations existantes	(X)	X	(X)		(X)	X	(X)		(X)	X	(X)	
<b>7.4 Plateformes de correspondance entre TP et trafic individuel</b>												
• Park+Ride (P+R) (auto)	(X)	(X)	X		(X)	(X)	X		(X)	(X)	X	
• Bike+Ride (B+R) (vélo)	(X)	(X)	X		(X)	(X)	X		(X)	(X)	X	
<b>7.5 Boucles et aires de rebroussement</b>												
• Boucles de rebroussement pour trams					X							
• Boucles et aires de rebroussement pour trolleybus									X		X	
• Boucles et aires de rebroussement pour bus											X	
<b>7.6 Passages à niveau</b>												
	X		X		X		X					
<b>7.7 Installations de signalisation lumineuse (ISL)</b>												
• ISL (trafic général)							X				X	
• ISL spéciales pour TP					X		X		X		X	
<b>8 Adaptation des infrastructures routières</b>												
							X				X	
<b>9 Dépenses spéciales par suite de déviations</b>												
					X			(X)	X			(X)

**Légende :**

TP = entreprises de transport, Confédération et canton  
 Com. = communes  
 Rte = propriétaire de la route (canton, communes, privés)  
 Priv. = privés

X = responsable du financement  
 (X) = cofinancement éventuel

Par installations complémentaires, on entend les installations non directement ou non exclusivement liées à l'exploitation des transports publics ou dépassant les standards de l'entreprise de transport.

## ANNEXE 2 : Arborescence de décision Coûts de déviation

