



Directive

Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée (en particulier les installations park-and-ride et bike-and-ride selon les articles 61 et 62 de la loi sur les routes)

Publication : Direction des travaux publics et des transports
Office des ponts et chaussées

16.03.2018



Sommaire

1.	Situation initiale et objectif	3
2.	Domaine d'application	3
3.	Bases	3
4.	Principes	4
4.1	Installations P+R.....	4
4.2	Installations B+R.....	5
5.	Que recouvre le terme « investissements » ?	6
5.1	Investissements	6
5.2	Délimitations.....	6
6.	Coûts imputables	7
7.	Calcul des subventions et prise en charge des coûts	7
8.	Exigences relatives aux demandes de subvention	8
9.	Exigences relatives au décompte final	9
10.	Mode de paiement	9

Impressum

Responsable de processus : Chef service planifications – Peter Muheim
Validation : Conférence des arrondissements / Chef d'office - Stefan Studer

Publication : Direction des travaux publics et des transports / Office des ponts et chaussées
Contact : www.be.ch/opc

1. Situation initiale et objectif

La présente directive répond aux questions les plus fréquentes liées à l'interprétation de l'article 61 de la loi sur les routes:

- Quelles sont les exigences posées aux installations park-and-ride (P+R) et bike-and-ride B+R)?
- Que recouvre le terme "investissement"?
- Quels sont les coûts déterminants donnant droit à une subvention?
- Quels éléments doivent figurer dans la demande de subvention et le décompte final?

Extrait de la **loi sur les routes**:

Article 61 Subventions aux installations de type park-and-ride

¹ Le canton subventionne les investissements destinés à des installations de type park-and-ride et bike-and-ride. L'installation doit figurer dans le plan du réseau routier.

² La subvention s'élève à 40 pour cent des coûts.

³ L'article 62, alinéa 2 s'applique s'il s'agit d'une installation d'un projet d'agglomération cofinancé par la Confédération.

Article 62 Contributions aux infrastructures de transport dans les agglomérations

¹ Le canton subventionne dans les villes et agglomérations des infrastructures de transport auxquelles la Confédération alloue des contributions.

² Les subventions s'élèvent au maximum à 50 pour cent des coûts imputables non couverts par la Confédération.

Extrait de l'**ordonnance sur les routes** :

Article 38 Subventions aux installations de type park-and-ride et bike-and-ride

² Les subventions sont allouées pour les investissements dans les installations de type park-and-ride et bike-and-ride prévues dans le plan du réseau routier, qui sont consentis par

- a. les communes,
- b. les entreprises de transports ayant droit à des indemnités en vertu de la législation sur les transports publics,
- c. les entreprises semi-publiques qui opèrent dans le cadre d'un mandat de prestations,
- d. les particuliers qui opèrent dans le cadre d'un mandat de prestations.

³ Les coûts imputables comprennent les coûts de construction au sens strict et ceux des équipements d'exploitation, dans la mesure où l'installation sert principalement à la mobilité combinée.

2. Domaine d'application

La présente directive s'applique aux installations de mobilité combinée selon le plan du réseau routier en vigueur.

3. Bases

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR; RSB 732.11)
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR; RSB 732.111.1)
- Loi du 16 septembre 1992 sur les subventions cantonales (LCSu; RSB 641.1)

- Ordonnance du 23 mars 1994 sur les subventions cantonales (OCSu; RSB 641.111)
- Loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP; RSB 620.0)
- Plan du réseau routier en vigueur
- Directive de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne portant sur la mise en œuvre des mesures communales dans le cadre de projets d'agglomération, en allemand (cf. Internet: www.be.ch/tba → Publikationen → Agglomerationsprogramme)
- Directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics (9 novembre 2016)
- Commentaire de l'Office des transports publics et de la coordination des transports relatif aux directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics (15 novembre 2016)
- Ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)

4. Principes

Les principes généraux ci-après sont applicables à la planification d'installations park-and-ride (P+R) et bike-and-ride (B+R), pour lesquelles le canton octroie des subventions au sens des articles 61 ou 62 LR:

- L'installation doit figurer dans le plan du réseau routier (PRR).
- Pour qu'elles soient réalisées, il doit être établi que les installations P+R et B+R répondent à un besoin.
- L'installation B+R doit être plus proche de l'arrêt de transports publics que l'installation P+R.
- Il convient de prévoir des places pour accueillir les motos, les motocycles légers et scooters dans les installations P+R, et des places pour les vélos, cyclomoteurs et vélos électriques dans les installations B+R.
- L'ajout aux installations d'offres supplémentaires servant à la combinaison des transports privés et publics est souhaité. Les coûts des places nécessaires pour cela, pour déposer ou venir chercher des passagers (kiss-and-ride), ainsi que pour le partage de vélos et de véhicules, sont également imputables.

Après la construction, le bénéficiaire de subventions est responsable de l'exploitation et de l'entretien des bâtiments et des installations cofinancés dont il est question ici. Il veille à ce que ceux-ci puissent être utilisés de manière durable conformément à leur affectation. Il informe l'OPC sans tarder de toute désaffectation ou aliénation (art. 22, al. 3 LCSu). Si le bénéficiaire de subventions confie l'exploitation d'installations de park-and-ride ou de bike-and-ride à des tiers au sens de l'article 38, alinéa 2, lettre d OR, il s'assure, au moyen d'un mandat de prestations, que ces installations sont exploitées conformément à leur affectation et peuvent être utilisées de manière durable.

4.1 Installations P+R

Pour les installations P+R, les principes suivants régissent en outre l'octroi de subventions cantonales:

- Les installations park-and-ride d'importance régionale doivent éviter de longs trajets en voiture depuis des régions qui sont mal desservies par les transports publics (TP) jusqu'au centre des villes/aux agglomérations. Il s'agit de viser le changement rapide de moyen de transport pour passer de la voiture aux transports publics.
- Ces installations sont soutenues dans les régions rurales et non pas à proximité du centre des villes ni à la périphérie des agglomérations correspondant à la définition de la Confédération (Berne,

Bienne, Thoun, Berthoud, Interlaken). Sont déterminants pour les sites P+R la station ferroviaire ou l'arrêt de bus d'une ligne importante les plus proches du domicile.

- Les installations P+R doivent se trouver en règle générale à moins de 200 mètres de l'accès principal de l'arrêt de TP. La distance moyenne à pied est déterminante.
- La signalisation des installations P+R doit être effectuée conformément à l'article 48 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR). Les accès doivent être suffisamment indiqués au moyen de panneaux "Parking avec accès aux transports publics" (signal 4.46.1 de l'annexe 2 OSR), et le parking lui-même doit afficher le signal du même nom (signal 4.25 de l'annexe 2 OSR).
- Pour que les installations P+R soient effectivement disponibles pour les voyageurs souhaitant déposer leur voiture et emprunter les TP, et ne soient pas utilisées à d'autres fins, il peut s'avérer nécessaire de les exploiter de manière spécifique. Il est possible en ce sens de réserver exclusivement les installations aux usagers des TP, au moyen d'un panneau indicateur, de contrôler l'accès, de limiter la durée maximale de stationnement, ou encore de rendre le stationnement payant. Les tarifs doivent en l'occurrence être fixés de manière à favoriser les pendulaires, et à dissuader les autres usagers éventuels. On peut instaurer en ce sens un tarif dégressif, avec des coûts horaires nettement inférieurs pour le stationnement de longue durée. Il est également possible de délivrer des autorisations de stationnement uniquement aux détenteurs d'abonnements des TP correspondants. Cela s'applique en particulier à la délivrance de cartes de stationnement (à prix réduit). Si une exploitation coordonnée existe déjà le long d'une ligne ferroviaire, l'installation subventionnée doit s'intégrer dans ce plan d'exploitation.
- L'installation est conforme aux directives pour la construction adaptée aux handicapés, à savoir que, pour les installations comptant plus de 20 places, dix pour cent des places prévues présentent des dimensions qui conviennent à des personnes à mobilité réduite.
- Il convient de créer des espaces pour accueillir les motos, motocycles légers, scooters et véhicules partagés dans les installations P+R. Ces places doivent être marquées et signalées de manière appropriée par l'exploitant. La signalétique doit être apposée de manière à ce que les motos, motocycles légers et scooters (plaques d'immatriculation blanches ou jaunes de grand format) soient bien dirigés vers une installation P+R et n'occupent pas de places dans une installation B+R qui n'est pas conçue pour les accueillir.

4.2 Installations B+R

Pour les installations B+R, les principes suivants régissent en outre l'octroi de subventions cantonales:

- Les installations bike-and-ride (installations B+R) d'importance régionale permettent de décharger les transports publics (TP) sur de courts tronçons et d'étendre la zone de desserte de leurs arrêts.
- Les installations B+R doivent faciliter l'accès aux TP aux personnes qui habitent en dehors de régions bien desservies.
- Les installations B+R se situent en général près de gares ou d'arrêts de lignes ferroviaires, aux terminus de lignes urbaines de tram et de bus (desserte fine) ainsi qu'aux arrêts importants de lignes de bus en agglomération et dans les zones rurales (desserte moyenne).
- Les installations B+R doivent se trouver en règle générale à moins de 50 mètres de l'accès principal de l'arrêt de TP. La distance moyenne à pied est déterminante.
- Les installations B+R doivent être couvertes et se situer dans la mesure du possible le long du chemin qui mène aux quais (éviter de créer une impasse).
- Les installations B+R doivent être équipées de sorte qu'au moins un vélo sur cinq dispose d'une possibilité de fixation.
- Les places pour les vélos, les cyclomoteurs et les vélos électriques sont à réaliser dans des installations B+R. Il convient de signaler dans l'ensemble de l'installation que son utilisation est réservée aux

vélos, cyclomoteurs et vélos électriques. La signalétique doit être apposée de sorte que toute utilisation abusive par des motos, des motocycles légers et des scooters (plaque d'immatriculation blanche ou jaune grand format) soit empêchée.

- Il convient de planifier dans les installations B+R suffisamment de places appropriées pour les vélos électriques. Compte tenu du poids de ceux-ci, ces places doivent être facilement accessibles (à niveau, p. ex.). Il faut également prévoir des systèmes permettant de sécuriser les vélos électriques ainsi que des offres pour recharger la batterie.
- Les sites B+R ne sont pas listés séparément dans le plan du réseau routier. Si les conditions ci-dessus sont remplies et que le permis de construire entré en force est délivré, le canton subventionne selon l'article 61 LR les investissements nécessaires à la réalisation des places supplémentaires requises.
- Si, pour l'arrêt concerné, le besoin dépasse le nombre de 600 vélos, il est possible de réaliser des stations vélos, que le canton subventionne également selon l'article 61 LR, pour autant que les sites et le nombre de places nécessaires soient inscrits dans le plan du réseau routier. Les stations vélos comprennent un espace verrouillable (boxes, barrière de sécurité, local fermé, etc.) qui couvre au moins dix pour cent des besoins.

5. Que recouvre le terme "investissements"?

5.1 Investissements

Sont considérées comme investissements, et donnent donc droit à des subventions, les dépenses nouvelles consenties pour les installations P+R et B+R ainsi que pour les études nécessaires aux projets correspondants (art. 52, al. 2 LR). Sont concernés la construction et l'aménagement mais pas le gros entretien ni le renouvellement d'installations pour lesquelles le besoin en termes de mobilité combinée est établi. Pour pouvoir bénéficier de subventions, il est impératif d'associer l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent de l'Office des ponts et chaussées à l'élaboration du projet et notamment de respecter les normes en vigueur.

Sont considérés comme une construction:

- les nouvelles installations d'un seul tenant disposant d'une route d'accès commune qui offrent des places de stationnement pour les voitures et les motos
- les nouvelles installations d'un seul tenant disposant d'une route d'accès commune qui offrent des places de stationnement couvertes pour les vélos
- les accès et les installations annexes requises.

Sont considérés comme un aménagement l'agrandissement d'une installation existante ainsi que l'installation de nouveaux éléments entraînant un accroissement de la valeur, tels qu'une toiture, des accès supplémentaires, des systèmes de rangement et de sécurisation, des possibilités de recharge pour les vélos électriques ou des éclairages.

Sont attribuées au gros entretien ou au renouvellement les dépenses pour la réparation, la remise en état et le renouvellement complet de composantes entières d'installations P+R telles que des places ou des accès, en véhicule ou à pied. Le gros entretien ne requiert en général pas de permis de construire.

5.2 Délimitations

Les dépenses liées au gros entretien et à l'entretien courant ne sont pas considérées comme des investissements et ne donnent donc pas droit à des subventions.

Le gros entretien (préservation de la valeur) englobe notamment la réparation, la remise en état et le renouvellement complet de composantes entières d'installations telles que des places, des accès, des porte-vélos, des toits, des caniveaux et autres.

L'entretien courant comprend notamment l'élagage, le nettoyage de l'installation, le déblaiement de la neige ou l'exploitation de stations vélos (p. ex. de leur éclairage).

6. Coûts imputables

Le canton participe uniquement aux coûts qui sont nécessaires pour les besoins de la mobilité combinée. Si un projet comporte des mesures supplémentaires ou porte, en plus, sur des éléments qui servent à d'autres fins (p. ex. espaces de stationnement destinés à d'autres utilisations), ces mesures ou éléments ne donnent pas droit à une subvention (seule la partie de l'installation utilisée pour la mobilité combinée est prise en compte, les autres utilisations ne font pas partie des coûts déterminants).

Sont imputables les coûts liés aux études de projet, à la construction, à la direction des travaux et au terrain (acquisition, frais de géomètre et de mutation lors de l'inscription au registre foncier), ainsi que la T.V.A. Le canton fixe le plafond de la subvention sur la base de la demande.

Les travaux sous garantie, les intérêts des crédits, les émoluments perçus pour l'octroi d'autorisations et les prestations fournies par l'administration communale et par des membres d'autorités ne peuvent pas être subventionnés.

7. Calcul des subventions et prise en charge des coûts

Sont imputables uniquement les coûts effectifs restant à la charge de la commune ou du maître de l'ouvrage après déduction des subventions de tiers.

		imputables (= 100%)		non imputables	
Hors agglomérations (seul. art. 61 LR)					
- sans subventions de tiers	OPC (40%)	Commune / ET / Entreprises et/ou particuliers (EP) (60%)			
- avec subventions de tiers	OPC (36%)	Com. / ET / EP (54%)	Tiers (p. ex. Coop) (10%)		
Dans les agglomérations (seul. art 62 LR)					
- sans subventions de tiers	Conf. (35%)	OPC (23%)*	Commune / ET / Entreprises et/ou particuliers (EP) (42%)		
- avec subventions de tiers	Conf. (35%)	OPC (20%)	Com./ET/EP (38%)	Tiers (p. ex. Migros) (10%)	
* Participation cantonale = 35% des coûts restants (65%) = 22.75%					

Sont notamment réputées subventions de tiers:

- les subventions allouées par des services administratifs fédéraux ou cantonaux
- les subventions provenant de fonds fédéraux ou cantonaux tels que le Fonds suisse pour le paysage, le Fonds de loterie, etc.
- les subventions d'entreprises privées à participation publique majoritaire (p. ex. BKW SA, KWO AG, Swisscom)
- les subventions de particuliers, par exemple pour l'utilisation de l'installation à des fins personnelles, qui ne sont pas directement en rapport avec l'utilisation des TP.

Si un projet bénéficie d'autres subventions cantonales, l'ordre d'octroi et le calcul de ces dernières sont fixés dans la procédure déterminante pour le motif principal de subvention.

Remarque : les installations qui font partie d'un projet d'agglomération approuvé sont subventionnées uniquement en vertu de l'article 62, alinéa 2 LR, et non pas de l'article 61, alinéa 2 LR !

Les frais supplémentaires survenant au cours de la réalisation d'un projet ne peuvent faire l'objet d'une indemnisation que s'ils sont dus à un renchérissement effectif, à des modifications autorisées des projets ou à d'autres causes sur lesquelles il est impossible d'influer (art. 15 LCSu). Par ailleurs, ils doivent impérativement avoir été communiqués à l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent avant l'exécution du projet.

La règle de base veut que les communes et les entreprises de transport prennent en charge de manière égale (50 % – 50 %) les coûts restants après déduction des subventions versées par les pouvoirs publics (cf. Commentaire de l'Office des transports publics et de la coordination des transports relatif aux directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics).

8. Exigences relatives aux demandes de subvention

La demande de subvention doit être remise avant le début des travaux à l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent par le maître de l'ouvrage ou le propriétaire de l'installation. Il est recommandé de prendre contact avec l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent suffisamment tôt avant de soumettre la requête.

Les demandes de subvention doivent contenir les éléments suivants:

- Preuve qu'un besoin existe pour l'installation à hauteur du montant demandé. Celle-ci présente l'offre existante en matière de places de stationnement, indique quelles places ont déjà bénéficié d'une subvention cantonale, comment l'occupation a augmenté, et quelle évolution est attendue.
- Preuve que l'installation fait l'objet du plan du réseau routier et que les principes énumérés au point 4 sont respectés.
- Un plan d'exploitation pour les installations P+R, indiquant sous quelles conditions les places peuvent être utilisées, comment l'accès est réglementé et contrôlé, quels sont les éventuels tarifs appliqués et comment ces montants sont encaissés.
- Plan d'ensemble avec indication du site de l'installation, de l'arrêt de transports publics concerné et des accès (extrait du plan d'ensemble 1:10 000e)
- Projet de construction (plans et description)
- Permis de construire valable
- Responsables assurant l'exploitation de l'installation

- Déclaration spontanée attestant de l'égalité salariale entre hommes et femmes en vertu de l'article 7a LCSu en relation avec l'article 2a OCSu.¹ (Pour les entreprises de plus de 50 employés et lorsqu'une subvention de plus de 250 000 francs est demandée. Les collectivités de droit public, y compris celles qui se sont associées, ainsi que les entreprises publiques appliquant un droit du personnel cantonal, intercantonal ou fédéral sont dispensées de la déclaration spontanée.)
- Devis: définir et présenter clairement les coûts imputables selon les points 5 à 7
- Plan de financement (subventions fédérales et cantonales, subventions de tiers au sens de la présente directive et subventions d'autres tiers, coûts restant à la charge du requérant)
- Pour toute autre information, voir la directive de [L'Office des ponts et chaussées portant sur la mise en œuvre des mesures communales dans le cadre de projets d'agglomération \(en allemand\)](#), si le projet fait l'objet d'une demande de subvention cantonale au sens de l'article 62, alinéa 2 LR.²

Sur cette base, le canton rend une décision de subventionnement susceptible d'être contestée, laquelle doit être notifiée à la commune par l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent.

9. Exigences relatives au décompte final

Le décompte final doit comprendre les éléments suivants:

- Récapitulatif des coûts en affectant chaque poste de dépenses à l'une des natures comptables suivantes: études de projet, travaux de construction, direction des travaux et acquisition de terrain
- Copie des factures originales avec justificatifs de paiement pour prouver les coûts.
- Documentation de l'état antérieur et postérieur à la réalisation
- Réglementation relative aux responsables et à l'exploitation
- Note ou procès-verbal de réception. L'arrondissement d'ingénieur en chef compétent doit être convié à la réception de l'installation. Il faut remédier aux défauts constatés par celui-ci avant l'envoi du décompte final.
- Bulletin de versement

10. Mode de paiement

L'arrondissement d'ingénieur en chef compétent examine le décompte final. En cas d'éléments manquants ou non conformes à la présente directive, il communique immédiatement ces lacunes au maître de l'ouvrage ou au propriétaire.

Les subventions selon les articles 61 et 62 LR doivent être considérées comme des dépenses nouvelles au sens de l'article 48, alinéa 1, lettre a LFP. Octroyées dans les limites des crédits budgétaires de l'Office des ponts et chaussées, les subventions sont échelonnées dans le temps si ces moyens sont insuffisants. La requérante ne peut pas se prévaloir du droit de recevoir une subvention à un moment fixé par elle-même. En général, le canton verse la subvention dans un délai de 45 jours à compter de la réception du décompte final correct.

D'entente avec l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent, les projets pluriannuels dont les coûts imputables sont particulièrement élevés (> CHF 100 000.–) peuvent faire l'objet de versements par acomptes dont le montant (arrondi) s'élève à environ 90 pour cent des coûts restants effectifs et prouvés

¹ <http://www.sta.be.ch/sta/fr/index/gleichstellung/gleichstellung/Lohngleichheit/lohnleichheit-bei-staatsbeitraegen.html>

² [BVE > Tiefbauamt > Publikationen > Publikationen Agglomerationsprogramme > Unterlagen Agglomerationsprogramme](#)

au moment du calcul. Toute demande en ce sens sera accompagnée d'un récapitulatif des factures, d'une liste des justificatifs et de la documentation présentant l'avancement des travaux.