



Directive

# Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée (Installations park-and-ride et bike-and-ride ; loi sur les routes, articles 61 et 62)

Publication : Direction des travaux publics et des transports / Office des ponts et chaussées 01.02.2024



## Sommaire

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

## Impressum

Responsable de processus : Direction Service planifications – Kai Kattau

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](http://www.be.ch/opc)

## 1. Situation initiale et objectif

La présente directive répond aux questions les plus fréquentes liées à l'application des articles 61 et 62 de la loi sur les routes (LR) ainsi que de l'article 38 de l'ordonnance sur les routes (OR) :

- Quelles sont les exigences posées aux installations park-and-ride (P+R) et bike-and-ride (B+R) ?
- Qu'entend-on par « 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

<sup>1</sup> Le canton subventionne les investissements destinés à des installations de type park-and-ride et bike-and-ride.

<sup>2</sup> La subvention s'élève à 40 pour cent des coûts.

<sup>3</sup> 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

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

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Donnent droit à des subventions les installations de type park-and-ride ou bike-and-ride

a qui permettent d'emprunter un moyen de transport public,

b qui se situent à proximité d'un arrêt régulièrement desservi par un moyen de transport public,

c qui sont fondées sur un besoin attesté,

d dont l'existence est assurée à long terme.

<sup>2</sup> Les subventions sont allouées pour les investissements dans les installations de type park-and-ride et bike-and-ride 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.

<sup>3</sup> 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. Champ d'application et délimitation

La présente directive s'applique aux installations de mobilité combinée selon les principes du plan du réseau routier. Le canton subventionne des infrastructures en vertu de l'article 61 LR.

Conformément à l'article 62 LR, le canton de Berne subventionne également des infrastructures de transport cofinancées par la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération. Le cofinancement d'installations de mobilité combinée dans le périmètre d'une agglomération s'effectue exclusivement par le biais de subventions cantonales au sens de l'article 62 LR. Des informations complémentaires sur la mise en œuvre de mesures communales dans le cadre des projets d'agglomération donnant droit à une subvention cantonale selon l'article 62 LR sont fournies dans une [directive](#) séparée (en allemand). Les subventions sont octroyées soit en vertu de l'article 61 soit de l'article 62 LR, tout cumul étant exclu.

### 3. Bases

- Loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables (RS 705)
- 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 15 juin 2022 sur les finances (LFin ; RSB 620.0)
- Ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21))

Autres bases (versions actuelles)

- Projet de territoire du canton de Berne selon le plan directeur cantonal
- Aide-mémoire « Interfaces de transport dans le canton de Berne » du 2 octobre 2023 élaboré par l'Office des ponts et chaussées, l'Office des transports publics et de la coordination des transports et l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire
- 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)

### 4. Principes

Les installations de mobilité combinée agrandissent la zone de desserte des transports publics (TP) avec la mise en place d'installations de stationnement et de plateformes de correspondance dédiées aux deux-roues, aux véhicules privés et, dans certaines circonstances, aux autocars dans des zones décentralisées. Cette stratégie évite non seulement un développement et une exploitation non rentables des TP dans les régions à faible densité de population, mais elle permet aussi de modifier les habitudes en renonçant à l'usage exclusif des moyens de transports individuels au profit d'une combinaison de ces derniers et des TP.

Pour obtenir un effet maximal sur le trafic et pouvoir parcourir la plus longue distance possible avec les TP, les voyageuses et voyageurs doivent avoir la possibilité de changer de moyen de transport au plus près de leur point de départ. Aussi le canton de Berne entend-il créer un réseau de communication décentralisé pour les installations de type park-and-ride (P+R) et bike-and-ride (B+R).

Les principes généraux ci-après sont applicables à la planification d'installations P+R et B+R, pour lesquelles le canton octroie des subventions au sens de l'article 61 ou 62 LR :

- Pour qu'elles soient réalisées et aménagées, il doit être établi que les installations P+R et B+R répondent à un besoin. Ce dernier n'est pas à justifier pour les 20 premières places P+R ou les 50 premières B+R ni lorsque l'installation fait l'objet d'une conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU).
- Au lieu de correspondance, 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 voitures, les motos, les motocycles légers, les scooters, les tricycles à moteurs et les véhicules partagés dans les installations P+R, et des places pour les vélos, cyclomoteurs, les vélos électriques et le partage de vélos dans les installations B+R.
- L'ajout aux installations d'offres supplémentaires servant à la combinaison des transports privés et publics est souhaité. L'espace requis à cet effet, par exemple des zones kiss-and-ride pour déposer ou venir chercher des passagers ou des places pour les offres de partage de vélos et de véhicules, est également imputable.

Après la construction, le bénéficiaire de subventions est responsable de l'exploitation, l'entretien et la gestion des bâtiments et des installations cofinancées dont il est question ici. Il veille à ce que ceux-ci puissent être utilisés de manière durable conformément à leur affectation. Il informe sans tarder l'OPC de toute désaffectation ou aliénation (art. 22, al. 3 LCSu). Si le bénéficiaire de subventions confie l'exploitation d'installations de P+R ou de B+R 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 et utilisées de manière durable conformément à leur affectation. L'OPC peut contrôler le respect des dispositions.

#### 4.1 Installations P+R

Pour les installations P+R, outre les critères selon l'ordonnance sur les routes, les principes suivants régissent l'octroi de subventions cantonales selon l'article 61 LR :

- Les installations P+R sont surtout pertinentes aux points de jonction (croisements) de lignes importantes ou aux arrêts de bus avec liaison directe jusqu'à une localité ayant une fonction de centre (centre de niveau 1 à 3 selon le projet de territoire du canton de Berne).
- Ces installations sont uniquement soutenues dans les communes situées en dehors du périmètre des projets d'agglomération.
- 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 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 voyageuses et voyageurs souhaitant déposer leur voiture et emprunter les TP et ne soient pas utilisées à d'autres fins, il est nécessaire de les exploiter de manière spécifique. Il est possible en ce sens de réserver exclusivement les installations aux usagères et usagers des TP au moyen d'un panneau indicateur, de contrôler l'accès, de limiter la durée maximale de stationnement et/ou de rendre le stationnement payant. Les tarifs doivent en l'occurrence être fixés de manière à favoriser les pendulaires, et à dissuader les autres usagères et usagers éventuels. On peut à cet effet instaurer un tarif dégressif. Il est également possible de délivrer des autorisations de stationnement uniquement aux détentrices et 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 par exemple, l'installation subventionnée doit s'intégrer dans ce plan d'exploitation.

- L'installation est conforme aux directives pour la construction adaptée aux handicapés (cf. norme suisse SN 521 500).
- Il convient de créer des espaces pour accueillir les voitures, motos, motocycles légers, scooters, tricycles à moteur 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, tricycles à moteur 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, outre les critères selon l'ordonnance sur les routes, les principes suivants régissent l'octroi de subventions cantonales en vertu de l'article 61 LR :

- 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 deux-roues sur cinq dispose d'une possibilité de fixation. Il convient en outre de prévoir des offres pour les cyclistes (p. ex. pompe à vélo, outillage pour petites réparations).
- Les installations B+R doivent comporter suffisamment de places appropriées pour les vélos électriques et celles-ci ne doivent pas être surélevées. Des systèmes permettant de sécuriser chaque vélo électrique doivent en outre être prévus.
- 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 par des motos, des motocycles légers, des tricycles à moteur et des scooters (plaque d'immatriculation blanche ou jaune grand format) soit empêchée.
- Si nécessaire, une partie des places de stationnement donnant droit à des subventions peut être aménagée en stations vélos. Ces dernières comprennent un espace sécurisé (barrière de sécurité, local fermé, boîtes verrouillables etc.) et proposent dans l'idéal des services spécifiquement adaptés aux besoins des cyclistes (possibilités de recharge des vélos électriques, mise à disposition d'une pompe à vélo et d'un outillage pour petites réparations, location de vélos, partage de vélos etc.).

## 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 (au sens de l'art. 52, al. 2 LR). Sont concernés la construction et l'aménagement d'installations P+R et B+R pour lesquelles le besoin en termes de mobilité combinée est établi.

Sont considérés comme une construction :

- les nouvelles installations P+R d'un seul tenant disposant d'une route d'accès commune ;
- les nouvelles installations B+R d'un seul tenant disposant d'une route d'accès commune ;

- les accès et les installations annexes requises (barrières automatiques, distributeurs de tickets, éclairage etc.).

Sont considérés comme un aménagement l'agrandissement d'une installation existante ainsi que l'installation de nouveaux éléments entraînant un accroissement de la valeur, comme des accès supplémentaires, des abris couverts pour vélos et vélos électriques avec système de verrouillage ou les éclairages nécessaires. Pour les installations relevant des projets d'agglomération, des définitions divergentes de la Confédération pour l'imputabilité demeurent réservées et s'appliquent le cas échéant aussi aux subventions du canton selon l'article 62 LR.

## 5.2 Délimitation

Les dépenses liées à la rénovation, au gros entretien et à l'entretien courant d'installations existantes ne sont pas considérées comme des investissements donnant droit à des subventions.

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

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

## 6. Coûts imputables

Le canton participe au sens de la présente directive aux coûts qui sont nécessaires pour les besoins de la mobilité combinée. Si un projet comporte des éléments supplémentaires qui servent à d'autres fins que la mobilité combinée (p. ex. espaces de stationnement destinés à d'autres utilisations ou production d'électricité au moyen d'installations photovoltaïques) ou qui offrent des avantages supplémentaires pour les utilisatrices et utilisateurs (p. ex. station de recharge pour les véhicules électriques), seule la partie de l'installation utilisée directement pour la mobilité combinée donne droit à des subventions (les avantages supplémentaires étant à la charge des autres utilisations).

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, par des membres d'autorités ou par les exploitants des installations 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	
<b>Exemple de prise en charge des coûts de la mobilité combinée</b>					
<b>Hors agglomérations (seul. art. 61 LR)</b>					
- 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%)		
<b>Dans les agglomérations (seul. art 62 LR)</b>					
- 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 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 ;
- les subventions de personnes ou entreprises privées (apports de bienfaitrices ou bienfaiteurs, dons).

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 par le canton uniquement en vertu de l'article 62 LR (cf. point 2.1).**

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'OPC avant l'exécution du projet.

L'OPC recommande une répartition égale des coûts restants entre la commune et l'entreprise de transport, après déduction de la subvention cantonale (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 par voie électronique à l'OPC suffisamment tôt avant le début des travaux par le maître de l'ouvrage ou le propriétaire de l'installation. Si la demande est introduite après le début des travaux, le canton ne verse aucune subvention.

La demande de subvention doit contenir au minimum les éléments suivants :

- Pour les nouvelles installations dépassant le besoin initial et pour les aménagements, preuve qu'un besoin existe pour l'installation à hauteur du montant demandé. Celle-ci présente le cas échéant 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. Il est possible de se référer à un concept régional (CRTU) pour justifier le besoin.
- Preuve que l'installation remplit les critères selon l'ordonnance sur les routes et que les principes énumérés au point 4 de la présente directive 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 1:10 000<sup>e</sup>).
- Photos de la situation actuelle (rassemblées p. ex. dans un document PDF).
- Projet de construction (plans et description).
- Permis de construire valable.
- Indication des responsables assurant l'exploitation de l'installation.
- Devis : distinguer clairement les coûts imputables pour la subvention cantonale selon les points 5 à 7 de la présente directive et les présenter en conséquence dans le devis.
- 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).

Sur cette base, le canton rend une décision de subventionnement susceptible d'être contestée, laquelle est notifiée au requérant par l'OPC.

## 9. Exigences relatives au décompte final

Le décompte final, à transmettre par voie électronique, 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, et en distinguant les coûts imputables et non imputables.
- Copie des factures originales avec justificatifs de paiement pour prouver les coûts.
- Documentation avec photos de l'état antérieur et postérieur à la réalisation.
- Réglementation relative aux responsables et à l'exploitation.
- Note ou procès-verbal de la réception finale. L'arrondissement d'ingénieur en chef compétent de l'OPC doit être convié à la réception finale de l'installation. Il faut remédier aux défauts constatés par celui-ci avant l'envoi du décompte final.
- Coordonnées bancaires.

## 10. Mode de paiement

L'OPC examine le décompte final. En cas d'éléments manquants ou non conformes à la présente directive, l'OPC demande au maître d'ouvrage ou au propriétaire de l'installation de communiquer ces éléments ou de fournir des explications.

Les subventions selon l'article 61 LR doivent être considérées comme des dépenses nouvelles au sens de l'article 30, alinéa 1 LFin. 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. Le requérant ne peut pas se prévaloir du droit de recevoir une subvention à un moment fixé par lui-même. En général, le canton verse la subvention dans un délai de 45 jours à compter de la réception du décompte final correct.

En règle générale, aucun acompte n'est versé. Sur demande et selon la décision de subventionnement, les projets pluriannuels dont les coûts imputables sont particulièrement élevés (supérieurs à 100 000 francs) peuvent faire l'objet de versements par acomptes dont le montant s'élève à environ 90 % des coûts effectifs prouvés 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.