



Rapport

Date de la séance du CE : 22 novembre 2023
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2023.BVD.4260
Classification : Non classifié

Subventions d'investissement en faveur des transports publics, augmentation du crédit-cadre 2022-2025 à la suite de la prolongation de sa durée jusqu'à fin 2026 ; crédit complémentaire

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases légales	2
3.	Description de l'affaire	3
3.1	Contexte	3
3.2	Prolongation de la durée	3
3.3	Augmentation du crédit-cadre	4
4.	Répercussions financières	4
4.1	Montant du crédit complémentaire, montant déterminant du crédit, nature et qualification juridique de la dépense	4
4.2	Nature du crédit / compte / groupe de produits / exercice	5
4.3	Organe compétent pour l'utilisation des fonds et la prolongation de la durée du crédit, indications sur les investissements, les coûts induits et les conditions	5
5.	Proposition	5

1. Synthèse

En octobre 2022, la Confédération a décidé que différentes procédures au niveau fédéral (notamment le crédit d'engagement pour le trafic régional, les conventions de prestations Infrastructure et les périodes de commande pour le trafic régional) devaient être mieux harmonisées du point de vue temporel. Pour cela, en 2024, la procédure de commande sera exceptionnellement réalisée pour une année au lieu des deux ans habituels. Dès 2025, la procédure sera à nouveau bisannuelle.

Une prolongation d'un an, jusqu'en 2026, de l'arrêté sur l'offre 2022-2025 est soumise au Grand conseil pour approbation (affaire 2023.BVD.3424) afin de disposer à temps de la base nécessaire pour la commande des offres 2026. Pour que l'arrêté sur l'offre et le crédit-cadre sur les subventions d'investissement puissent encore à l'avenir être soumis simultanément au Grand Conseil, le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics 2022-2025 doit également être prolongé d'un an, jusqu'à fin 2026. Le Conseil-exécutif est compétent pour prolonger la durée du crédit-cadre.

Cette prolongation nécessite une augmentation des contributions cantonales de 28,5 millions de francs (montant brut). Les communes bernoises participent à hauteur d'un tiers (9,5 millions de francs). L'engagement net supplémentaire à la charge du canton, et par conséquent le montant du crédit complémentaire nécessaire, s'élève à 19 millions de francs après déduction du tiers communal. Les moyens destinés au financement sont inscrits au plan financier.

Le crédit complémentaire est soumis à la votation populaire facultative.

2. Bases légales

- Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101)
- Loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (LSu ; RS 616.1)
- Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3)
- Ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120)
- Ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OHand ; RS 151.34)
- Ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221)
- Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP ; RSB 762.4)
- Ordonnance du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics (OOT ; RSB 762.412)
- Loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1)
- Loi du 15 juin 2022 sur les finances (LFin ; RSB 620.0), articles 21 ss
- Ordonnance du 16 novembre 2022 sur les finances (OFin ; RSB 621.1), articles 21 ss
- ACE 1232/2016 « Directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics »
- Arrêté du 10 mars 2021 du Grand Conseil sur les subventions d'investissement aux transports publics ; crédit-cadre 2022-2025 (2020.BVD.3722)

3. Description de l'affaire

3.1 Contexte

Avec le crédit-cadre 2022-2025 (AGC du 7 avril 2021), le Grand Conseil a approuvé un montant brut de 181,5 millions de francs (montant net pour le canton : 121 millions de francs) pour couvrir les engagements d'investissement.

Montant du crédit approuvé 2022-2025 (net)	CHF	121 000 000
dont moyens engagés jusqu'au 31 juillet 2023	– CHF	52 599 733
Somme du CCI pas encore engagée au 31 juillet 2023	CHF	68 400 267

Quelque 50 millions de francs tirés du crédit-cadre actuel ont été engagés jusqu'à fin juillet 2023 pour les projets suivants :

Subventions d'investissement garanties jusqu'à fin juillet 2023	Coûts totaux	Subvention cantonale brute	Subvention cantonale nette
Extension du dépôt de tram Bolligenstrasse	42 704 768	43 694 508	29 129 700
Second raccordement ferroviaire au dépôt de tram Bolligenstrasse	14 953 331	11 070 000	7 380 000
Réaménagement du réseau routier Berthoud-Oberburg-Hasle	422 472 000	1 900 000	1 266 700
Planification/étude de projet Ligne 10 trolleybus à double articulation	1 900 000	1 897 100	1 264 700
Modernisation du téléphérique du Schilthorn (Stechelberg-Mürren)	39 897 527	17 928 264	11 952 200
Redresseur Länggasse	2 127 100	579 430	386 300
Plateformes de correspondance Gare de Wynigen	480 000	192 000	128 000
Plateformes de correspondance Gare de Schwarzenburg	197 000	50 000	33 333
Signaux lumineux Priorisation des bus de TP Ligne 21	32 600	32 600	21 700
Plateformes de correspondance Gare de Blumenstein	502 000	28 800	19 200
Plateformes de correspondance Terminal de bus longue distance & touristiques de Neufeld	7 100 000	289 500	193 000
Inselplatz : adaptations TP	1 305 050	262 750	175 200
Plateformes de correspondance Gare de Weissenbühl	144 000	33 000	22 000
Plateformes de correspondance Gare de Herzogenbuchsee	5 264 000	941 600	627 700
Total	539 079 376	78 899 522	52 599 733

Des contributions qui n'avaient pas encore été engagées au 31 juillet 2023 sont prévues dans le crédit-cadre d'investissement 2022-2025 pour le projet de grande envergure du remplacement des rails de la Seftigenstrasse.

Le rapport sur l'évolution des transports publics sera établi dans le cadre du crédit-cadre d'investissement 2027-2030, qui devrait être soumis au Grand Conseil au printemps 2026.

3.2 Prolongation de la durée

En octobre 2022, l'Office fédéral des transports a décidé que différentes procédures au niveau fédéral (notamment le crédit d'engagement pour le trafic régional, les conventions de prestations Infrastructure et les périodes de commande pour le trafic régional) devaient être mieux harmonisées du point de vue temporel. Pour cela, en 2024, la procédure de commande sera exceptionnellement réalisée pour une

année au lieu des deux ans habituels. À compter de la période de commande 2025/2026, la procédure sera à nouveau bisannuelle.

L'Office des transports publics et de la coordination des transports doit disposer à temps d'une base valable pour la commande de l'offre 2025/2026. C'est pourquoi une prolongation d'un an, jusqu'en 2026, de l'arrêté sur l'offre 2022-2025 est soumise au Grand conseil pour approbation (affaire 2023.BVD.3424). Pour que l'arrêté sur l'offre et le crédit-cadre sur les subventions d'investissement puissent encore à l'avenir être soumis simultanément au Grand Conseil, le Conseil-exécutif va également prolonger le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics 2022-2025 d'un an, jusqu'à fin 2026, sous réserve de l'adoption par le Grand Conseil de l'augmentation du crédit-cadre demandée.

3.3 Augmentation du crédit-cadre

La prolongation jusqu'à fin 2026 du crédit-cadre 2022-2025 nécessite une augmentation des contributions cantonales de 28,5 millions de francs (montant brut). L'engagement net supplémentaire à la charge du canton de Berne s'élève à 19 millions de francs après déduction du tiers communal. Les moyens sont inscrits au plan financier.

Les engagements prévus pendant la durée totale du crédit-cadre sont déterminants pour l'augmentation du crédit-cadre. Ils s'élèvent à 210 millions de francs (montant brut) selon la planification actuelle.

Aucun projet de grande envergure supplémentaire ne vient s'ajouter au crédit-cadre du fait de sa prolongation jusqu'à fin 2026. Il est toutefois prévu que d'autres contributions importantes soient versées pendant la durée prolongée du crédit-cadre, notamment pour la Wengern Alp Bahn (WAB) afin d'acquérir des trains de marchandises pour l'approvisionnement de Wengen et pour Bernmobil en vue de la transformation de l'arrêt Guisanplatz/Papiermühlestrasse. En outre, des subventions d'investissement sont prévues en 2026 pour des projets de petite et moyenne envergure (p. ex. mesures de remplacement de rails sur le réseau de tram de Bernmobil, subventions pour l'amélioration de plateformes de correspondance et subventions pour la modernisation des funiculaires d'Évilard et de Gléresse-Prêles).

4. Répercussions financières

4.1 Montant du crédit complémentaire, montant déterminant du crédit, nature et qualification juridique de la dépense

Le montant nécessaire pour prolonger le crédit-cadre 2022-2025 jusqu'en 2026 dépend essentiellement des engagements qui devraient être pris pendant la période visée. Les versements correspondants s'étaleront jusqu'en 2029 au minimum. Étant donné qu'il y a peu de grands projets prévus avec une réalisation sur plusieurs années, les versements s'étaleront sur une période nettement plus courte que celle qui prévalait pour les CCI 2014-2017 et 2018-2021.

Les engagements prévus pour la période 2022-2026 s'élèvent à 210 millions de francs (brut) selon la planification actuelle.

Total du montant engagé jusqu'à fin 2026	CHF	210 000 000
Déduction faite des subventions d'investissement approuvées par AGC du 10 mars 2021 (montant brut)	– CHF	181 500 000
Subventions supplémentaires (montant brut)	CHF	28 500 000

Déduction faite de la part des communes bernoises (art. 12 LCTP et 29 LPFC)	–	CHF	9 500 000
---	---	-----	-----------

Crédit complémentaire à approuver		CHF	19 000 000
--	--	------------	-------------------

Il s'agit de dépenses nouvelles au sens des articles 27 et 30, alinéa 1 LFin.

4.2 Nature du crédit / compte / groupe de produits / exercice

Groupe de produits : Transports publics et coordination des transports

Il s'agit d'un crédit complémentaire au sens de l'article 35 LFin pour un crédit-cadre au sens de l'article 34 LFin, qui sera en principe relayé par des arrêtés d'exécution et par les paiements prévus au chiffre 4 de l'arrêté, qui sont inscrits au budget et au plan financier de la Direction des travaux publics et des transports.

Lors du calcul du crédit complémentaire, il a fallu tenir compte des conditions-cadres suivantes :

- Le montant total plus élevé pour les années 2022 à 2026 se base sur les moyens inscrits au budget et au plan financier jusqu'en 2027.
- Tous les engagements encore à régler issus des crédits-cadres antérieurs ou de crédits individuels peuvent être financés.

Les dispositions de l'arrêté du Grand Conseil du 10 mars 2021 (2020.BVD.3722) s'appliquent pour l'encaissement des contributions communales et l'activation des subventions d'investissement.

4.3 Organe compétent pour l'utilisation des fonds et la prolongation de la durée du crédit, indications sur les investissements, les coûts induits et les conditions

Les dispositions mentionnées aux chiffres 5 à 7 de l'arrêté du Grand Conseil du 10 mars 2021 et au chiffre 7.12 du rapport sur le crédit-cadre 2022-2025 portant sur les subventions d'investissement pour les transports publics (2020.BVD.3722) s'appliquent.

5. Proposition

Pour les raisons précitées, nous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Annexe

- Projet d'arrêté