



Rapport

Date de la séance du CE : 19 novembre 2025
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2025.BVD.3788
Classification : Non classifié

Crédit-cadre d'investissement des transports publics (CCI TP) 2027-2030

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases légales	2
3.	Champ d'application ; compétence pour l'affectation des ressources et compte-rendu	2
3.1	Étendue du crédit-cadre et durée	2
3.2	Durée du crédit-cadre, affectation temporelle des projets	3
3.3	Compétence pour l'affectation du crédit-cadre	3
3.4	Rapport à la CIAT sur l'utilisation des ressources	3
4.	Montant du crédit-cadre et évolution des dépenses liées aux subventions d'investissement.....	4
4.1	Évolution des subventions d'investissement cantonales 2018-2024.....	4
4.2	Subventions d'investissement cantonales 2025-2032.....	4
4.3	Grands projets en cours faisant l'objet de subventions d'investissement déjà engagées.....	5
4.4	Montant du crédit-cadre demandé pour les années 2027-2030	6
4.5	Subventions cantonales pour les projets d'agglomération / fonds propres des ET / subventions de tiers.....	7
4.6	Subventions d'investissement dans le domaine du trafic touristique ferroviaire et nautique	8
5.	Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel et les locaux	8
5.1	Informations sur les investissements et écart par rapport au plan cantonal d'investissement intégré	8
5.2	Financement.....	8
5.3	Coûts induits	8
6.	Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes	9
7.	Répercussions sur les communes	9
8.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	9
9.	Proposition	9

1. Synthèse

En vertu de l'article 14 de la loi sur les transports publics, le Grand Conseil arrête le développement de l'offre à moyen terme et la planification des investissements. L'offre de transports publics (TP) à moyen terme est définie dans l'arrêté sur l'offre ; le financement des investissements nécessaires dans l'infrastructure des transports publics, définis à l'article 5 de la loi sur les transports publics, fait l'objet d'un crédit-cadre (crédit-cadre d'investissement pour les transports publics, CCI TP).

Compte tenu de la répartition des compétences financières entre la Confédération et le canton, ce dernier doit principalement financer les infrastructures du trafic local ainsi que les remontées mécaniques du transport régional de voyageurs. Le canton peut en outre octroyer des subventions pour des projets d'électrification, des nouveaux dépôts de bus ainsi que pour des infrastructures facilitant l'accès aux transports publics.

Les subventions d'investissement pour les transports publics à engager pour la période 2027-2030 se chiffrent à 90 millions de francs bruts. Les dépenses nettes à la charge du canton de Berne s'élèvent à 60 millions de francs après déduction du tiers communal.

En versant des subventions d'investissement aux transports publics, le canton poursuit différents objectifs. Il s'agit d'une part de maintenir la substance des infrastructures existantes. Cet objectif comprend la garantie de la sécurité d'exploitation, le maintien de la capacité opérationnelle ainsi que la préservation et l'amélioration de la qualité des services de l'offre de TP. D'autre part, il faut réaliser les investissements d'aménagement et d'extension nécessaires au vu des développements futurs de l'offre. En vue de la décarbonation du transport par bus, le canton soutient les projets d'investissement visant à électrifier les flottes de bus (lignes de contact, stations de recharge aux arrêts, infrastructures de dépôt).

L'arrêté de crédit est soumis au référendum facultatif populaire.

2. Bases légales

- Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP ; RSB 762.4), article 14
- Loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1), article 29
- 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

3. Champ d'application ; compétence pour l'affectation des ressources et compte-rendu

3.1 Étendue du crédit-cadre et durée

Le Grand Conseil arrête le développement de l'offre à moyen terme et la planification des investissements (art. 14 LCTP). L'offre de transports publics est définie dans l'arrêté sur l'offre et le financement des investissements est décidé par la voie de crédits-cadres quadriennaux.

Selon l'article 5 LCTP, sont considérées comme des investissements (de remplacement ou de développement) en particulier

- a l'acquisition de véhicules,
- b la construction et la rénovation d'installations,

- c l'amélioration de la sécurité des passages à niveau et leur suppression ainsi que d'autres mesures de sécurité,
- d la mise en œuvre de mesures de protection de l'environnement,
- e l'adoption par une entreprise de transport d'un autre mode de transport et
- f la construction d'installations servant au transport des marchandises à condition que lesdites installations permettent d'escompter un changement de mode de transport.

Les projets financés par le crédit-cadre d'investissement 2027-2030 peuvent être utiles pour la mise en œuvre de l'arrêté sur l'offre 2027-2030, mais aussi en vue des futurs arrêtés sur l'offre. Les investissements permettent de garantir le maintien de l'offre actuelle et des futures extensions de l'offre.

3.2 Durée du crédit-cadre, affectation temporelle des projets

Le crédit-cadre a une durée de quatre ans, de 2027 à 2030. L'affectation temporelle d'un projet est dictée par le moment où l'engagement pour des subventions d'investissement est pris. Il peut arriver que le financement d'un projet soit garanti par le biais d'arrêtés d'exécution découlant de plusieurs crédits-cadres lorsque la phase d'étude de projet et la phase d'exécution ne sont pas mises en œuvre pendant la durée du même crédit-cadre.

3.3 Compétence pour l'affectation du crédit-cadre

Le Conseil-exécutif est responsable de l'affectation des ressources (article 34, alinéa 2 LFin). Il autorise les différentes subventions cantonales sous forme d'arrêtés d'exécution, dans la limite des crédits budgétaires.

Dans le cadre des autorisations au sens des articles 36 et 37 OFin ainsi que de l'article 7 ODél DTT, la Direction des travaux publics et des transports ainsi que l'Office des transports publics et de la coordination des transports peuvent allouer des subventions pour de petits montants au moyen d'arrêtés d'exécution.

Le Conseil-exécutif décide d'une éventuelle prolongation de la durée du présent crédit-cadre en vertu de l'article 34, alinéa 2, lettre b LFin.

L'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) établit une convention d'investissement avec les bénéficiaires de subventions, dans laquelle sont définies les conditions et les charges ainsi que les modalités de versement et de décompte de la subvention cantonale.

3.4 Rapport à la CIAT sur l'utilisation des ressources

La Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire (CIAT) est informée chaque année de l'état de mise en œuvre des projets du crédit-cadre.

4. Montant du crédit-cadre et évolution des dépenses liées aux subventions d'investissement

4.1 Évolution des subventions d'investissement cantonales 2018-2024

Entre 2018 et 2024, le canton de Berne a dépensé environ 550 millions de francs bruts (tiers communal compris) pour le maintien de la substance des infrastructures de transports publics et leur développement. En moyenne, la contribution de la Confédération, des entreprises de transport et des tiers est de nouveau égale à l'investissement du canton de Berne et des communes bernoises réunis. Le grand projet « Avenir de la gare de Berne (ZBB) » a entraîné une nette hausse des subventions d'investissement depuis 2018.

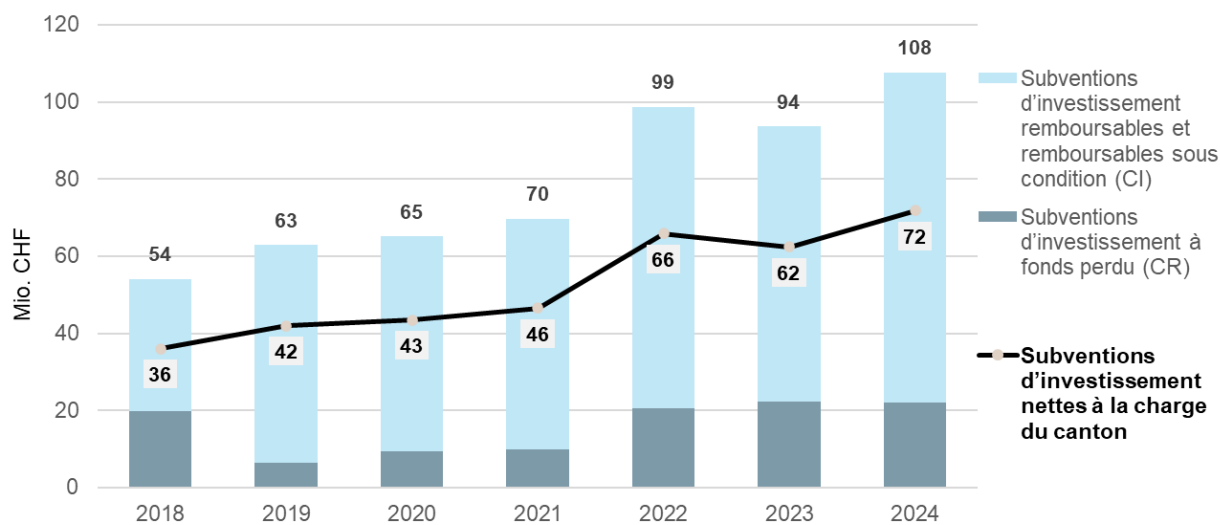


Illustration 1 : Subventions d'investissement dans le domaine des transports publics 2018-2024

4.2 Subventions d'investissement cantonales 2025-2032

Le versement des subventions d'investissement suivantes est prévu au cours des prochaines années :

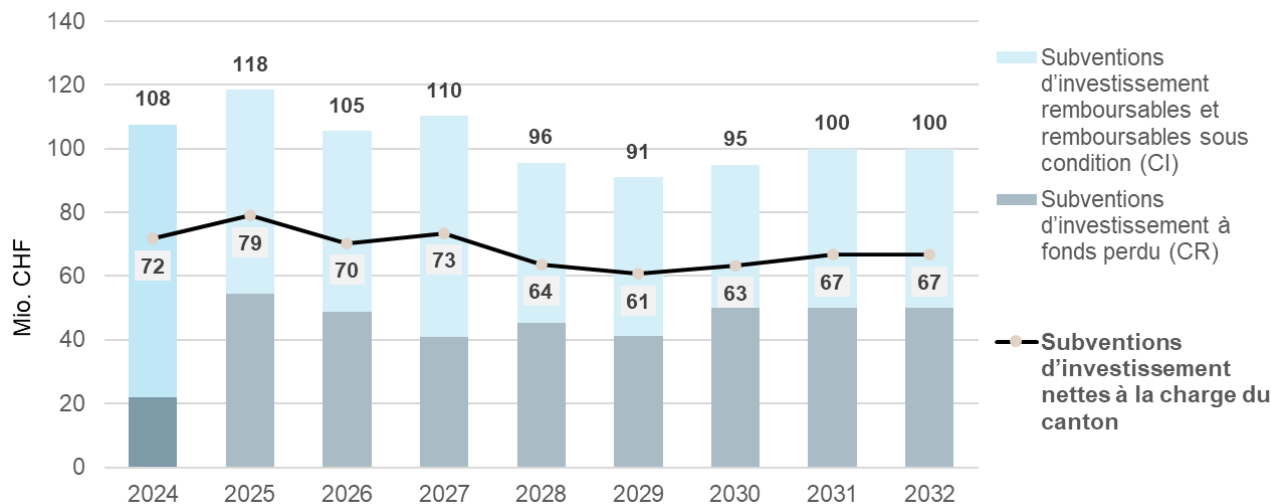


Illustration 2 : Subventions d'investissement dans le domaine des transports publics 2024-2032

Les moyens d'investissement inscrits dans la planification financière actuelle suffisent à garantir le financement des projets prévus. Compte tenu de la réalisation simultanée de divers grands projets, les besoins financiers resteront élevés dans les années à venir.

Selon toute probabilité, les subventions seront plus souvent consenties à fonds perdu. Pour les projets de transports publics dans l'espace routier notamment, une part non négligeable des coûts (p. ex. pour le déplacement de conduites de service et les adaptations de l'infrastructure routière) ne peut généralement pas être portée à l'actif du bilan par les entreprises de TP chargées de leur réalisation.

Le crédit-cadre porte sur une durée de quatre ans, durant laquelle des engagements sont pris pour des subventions d'investissement allouées à des projets dans le domaine des transports publics. Le versement des subventions s'étend sur une plus longue période, qui dépend de la durée de réalisation des projets financés. Ainsi, les paiements qui seront effectués ces prochaines années sont principalement des subventions cantonales déjà approuvées dans le cadre de crédits-cadres précédents ou de crédits isolés. Les paiements effectués entre 2027 et 2030 pour les engagements de crédit du présent CCI 2027-2030 ne représenteront qu'une petite partie des subventions d'investissement versées dans le domaine des transports publics.

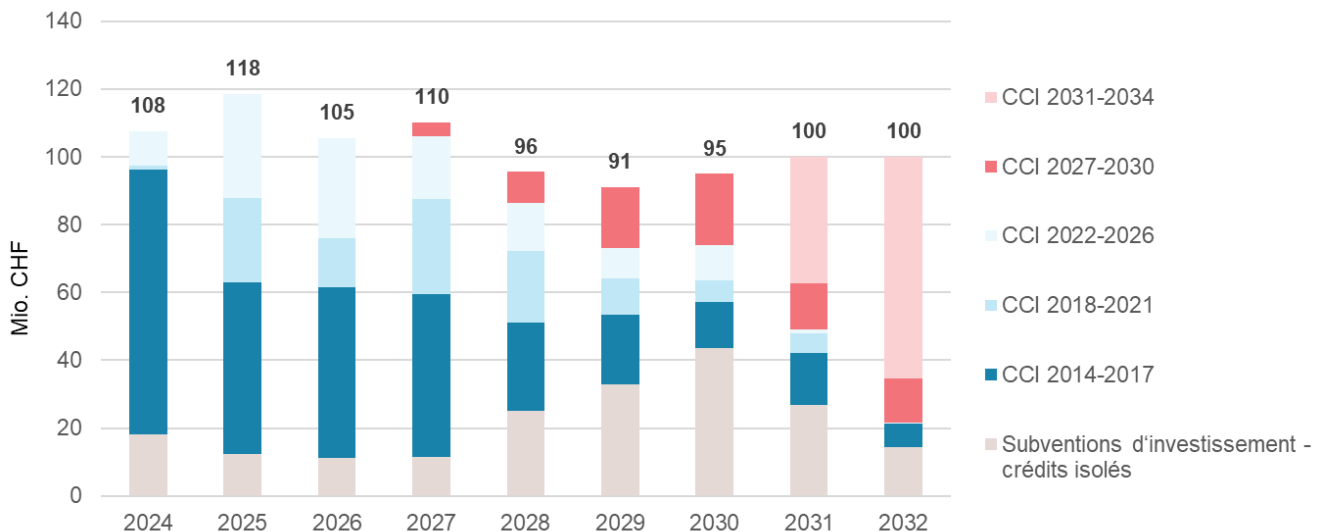


Illustration 3 : Subventions d'investissement dans le domaine des transports publics 2024-2032 ; tranches de paiement par type d'engagement (CCI / crédit isolé ; valeurs estimatives à partir de 2025)

Le montant du crédit-cadre d'investissement 2027-2030 est exceptionnellement bas en raison du faible nombre de grands projets faisant nouvellement l'objet d'un engagement. Il faut s'attendre à ce que le prochain crédit-cadre d'investissement 2031-2034 soit de nouveau nettement plus élevé, notamment en raison des nouveaux dépôts prévus pour le trafic local.

4.3 Grands projets en cours faisant l'objet de subventions d'investissement déjà engagées

Ces prochaines années, les subventions d'investissement versées concerneront principalement des projets pour lesquels les travaux sont en cours ou sur le point de commencer. Ces grands projets, dont le financement a été engagé lors de crédits-cadres précédents, constitueront dans les années à venir la plus grande partie du budget d'investissement cantonal dans le domaine des transports publics.

4.3.1 Avenir de la gare de Berne (ZBB)

Le projet « Avenir de la gare de Berne » comprend la construction d'une nouvelle gare souterraine RBS à quatre voies sous la gare CFF. Les CFF construisent un nouveau passage souterrain « Centre », qui comportera deux nouveaux accès à la gare via le centre Bubenbergrasse et la Länggasse. Les travaux d'aménagement de la gare de Berne ont été lancés en 2017.

4.3.2 Tram Berne–Ostermundigen (TBO) / Nœud de transports publics d'Ostermundigen

Une interface multimodale attrayante va voir le jour près de la gare d'Ostermundigen avec la future ligne de tram et les lignes de bus.

Le bus circulant actuellement entre la gare de Berne et l'arrêt Oberfeld à Ostermundigen sera remplacé par un tram. Une nouvelle ligne de tram d'une longueur de 4450 m devra pour cela être construite entre les arrêts Viktoriaplatz et Oberfeld. Le tram disposera de son propre tracé sur certains tronçons et partagera la chaussée avec les vélos et les voitures à d'autres endroits (trafic mixte). Les CFF transforment actuellement la gare d'Ostermundigen pour la rendre accessible de plain-pied, réalisent un nouveau passage souterrain entre la Poststrasse et le Schermenweg et remplacent le pont ferroviaire enjambant le passage souterrain de la Bernstrasse.

4.3.3 Prolongement de la ligne de tram jusqu'à Kleinwabern

Le projet de prolongement de la ligne de tram 9 comprend la construction d'un tronçon de tram du centre de Wabern jusqu'à Kleinwabern. Ce prolongement permettra de créer un nouveau nœud de transports publics performant offrant des correspondances entre le tram, le bus et le RER. Le cofinancement de cette mesure par la Confédération au moyen du FORTA est assuré dans le cadre du projet d'agglomération de 3^e génération.

4.4 Montant du crédit-cadre demandé pour les années 2027-2030

Pour les années 2027-2030, des engagements sont prévus pour des subventions d'investissement à hauteur de 90 millions de francs, à la charge du canton et des communes bernoises. Un crédit-cadre de 60 millions de francs est donc demandé (montant tenant compte du tiers communal fixé par la LPFC). Ce montant est nettement inférieur à celui des crédits-cadres précédents. Cela s'explique d'une part par le fait que plusieurs grands projets sont en cours ou débiteront en 2026/2027. Les moyens requis pour ces projets ont déjà été engagés lors de crédits-cadre antérieurs et constitueront la plus grande part du budget alloué pour ces prochaines années. D'autre part, aucun autre grand projet ne sera prêt à être réalisé pendant la durée du crédit-cadre 2027-2030.

Étant donné que le canton n'est pas maître d'ouvrage dans le domaine des transports publics et ne fait que co-financer des projets d'entreprises de transport, l'estimation des besoins a été réalisée en collaboration avec ces dernières. Au moment de l'élaboration du crédit-cadre quadriennal, les différents projets se situent à des stades de planification très variés. L'estimation des fonds requis doit donc en partie se faire sur la base de valeurs empiriques.

Les projets suivants ont été pris en compte dans le calcul des fonds requis pour les années 2027-2030 :

4.4.1 Infrastructure de tram en ville de Berne

Deux grands projets doivent être financés sur le réseau de tram de Berne. Il est par exemple prévu de remettre en état et de remplacer les voies près de la Zytglogge et de construire une infrastructure de tram à la Seftigenstrasse.

4.4.2 Électrification des bus / investissements dans les dépôts et les ateliers

En vue de l'électrification complète des flottes de bus et en raison de l'espace d'ores et déjà limité, les entreprises de transport (notamment Busland AG à Berthoud et Langnau, Transports publics biennois et STI Bus AG à Thoune) doivent d'abord établir le cadre requis au niveau opérationnel. Pour cela, de gros investissements doivent être réalisés dans les dépôts et/ou les ateliers. Que ce soit à Bienne ou à Thoune, les sites actuels des dépôts ne peuvent plus être agrandis de manière appropriée. Les deux entreprises ont donc besoin d'un nouveau site. La société STI Bus AG a déjà trouvé un nouvel emplacement (ancienne usine Cremo). Les recherches se poursuivent pour les Transports publics biennois et Busland AG.

Le crédit-cadre d'investissement 2027-2030 comprend des subventions pour les études de projet à venir et ne comporte aucune subvention pour la réalisation.

4.4.3 Remises en état / remplacement de funiculaires et téléphériques du transport régional de voyageurs

Pendant la durée du CCI 2027-2030, une importante remise en état du funiculaire Beatenbucht–Beatenberg est prévue.

4.4.4 Autres projets dans le domaine des transports publics

Le canton utilisera également le crédit-cadre d'investissement 2027-2030 pour subventionner des projets de transports publics nationaux et régionaux n'étant pas financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de la Confédération. Il s'agit en particulier de subventions pour des plateformes de correspondances entre moyens de transports publics, pour des projets facilitant l'accès aux gares (p. ex. routes et voies de desserte) ainsi que pour des infrastructures routières (p. ex. installations de signalisation lumineuse) mises en place exclusivement pour les transports publics.

4.5 Subventions cantonales pour les projets d'agglomération / fonds propres des ET / subventions de tiers

Les projets de transports publics, à l'exception de ceux concernant l'infrastructure ferroviaire, peuvent faire l'objet d'une demande de cofinancement par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération. Les éventuelles subventions fédérales versées dans le cadre de projets d'agglomération n'étant généralement pas encore promises de manière juridiquement contraignante au moment de l'engagement et de la promesse des subventions d'investissement au sens de l'article 14 LTP, elles ne sont pas déduites du montant total du crédit-cadre.

Pour tous les projets, la possibilité d'un financement propre par les entreprises de transport ou par des tiers est également envisagée.

4.6 Subventions d'investissement dans le domaine du trafic touristique ferroviaire et nautique

Conformément à l'article 9 LCTP, le canton de Berne peut octroyer des subventions à des entreprises de transport ferroviaire ou de navigation revêtant un caractère touristique. Les projets touristiques sont toutefois soumis à l'organe compétent en matière financière comme des projets isolés et non via les crédits-cadres d'investissement pour les transports publics.

5. Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel et les locaux

5.1 Informations sur les investissements et écart par rapport au plan cantonal d'investissement intégré

Les informations sur les investissements préservant la valeur et générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements ne peuvent être communiquées que dans le cadre d'arrêtés d'exécution pour des projets concrets.

Lors du calcul du montant du crédit-cadre 2027-2030, les conditions-cadres suivantes ont été prises en compte :

- Le CCI 2027-2030 s'aligne sur les chiffres actuels du plan financier pour la période 2027-2029.
- Les paiements liés aux engagements déjà pris lors de crédits-cadres précédents ainsi qu'aux crédits d'objet engagés en dehors des crédits-cadres peuvent être garantis.
- Les engagements en suspens pour le crédit-cadre actuel (2022-2026) ainsi que les paiements pour les crédits d'objet sont pris en compte dans le calcul.

Les moyens requis pour financer les subventions remboursables et remboursables à certaines conditions sont prévus dans le plan d'investissement intégré (PII) du canton.

5.2 Financement

Il s'agit d'un crédit-cadre au sens de l'article 34 LFin, qui sera 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.

5.3 Coûts induits

En principe, les investissements portés à l'actif sont financés au moyen de prêts remboursables ou remboursables à certaines conditions, et les coûts non portés à l'actif à l'aide de subventions d'investissement consenties à fonds perdu. Les subventions versées aux installations à câbles sont accordées, comme de coutume, sous la forme de prêts sans intérêts, remboursables.

Les subventions d'investissement accordées sous forme de prêts remboursables ou remboursables à certaines conditions génèrent une hausse des besoins d'amortissement chez les entreprises de transport. Certaines ne peuvent plus être compensées par les revenus supplémentaires et entraînent un besoin d'indemnisation. Ces coûts supplémentaires font l'objet des crédits d'engagement du Conseil-exécutif relatifs à l'exécution de l'arrêté sur l'offre et à la fixation des indemnités.

Les subventions d'investissement du canton de Berne remboursables à certaines conditions sont inscrites à l'actif dans la comptabilité du canton et amorties sur 20 ans. Ces amortissements sont pris en compte dans le plan financier actuel. La mise en service de la nouvelle gare de Berne entraînera une nette hausse des amortissements liés au prêt cantonal.

6. Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes

Le crédit-cadre permettra de créer et d'entretenir une infrastructure attrayante et orientée vers l'avenir, pour des transports publics durables. Ce crédit est indispensable à la réalisation des objectifs formulés dans la stratégie de mobilité globale 2022 et dans la stratégie énergétique du canton.

7. Répercussions sur les communes

Les contributions des communes bernoises aux investissements dans le domaine des transports publics sont régies par l'article 12 LCTP et par l'article 29 LPFC. Sur la base de cette réglementation, la participation des communes bernoises aux investissements dans le domaine des transports publics s'élève à 30 millions de francs (soit un tiers de 90 millions de francs).

8. Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

Un crédit-cadre est un instrument de financement et n'a à ce titre pas de répercussions directes sur l'économie, l'environnement et la société.

Grâce à la délégation de compétence en matière d'autorisation de dépenses prévue dans le crédit-cadre, il est toutefois possible d'autoriser simplement et de manière flexible dans le temps le versement de subventions cantonales pour financer des infrastructures nécessaires aux transports publics. Le crédit-cadre contribue donc indirectement au bon fonctionnement et au développement des transports publics, qui jouent un rôle de premier plan pour l'économie et ont des effets positifs tant sur le climat que sur l'environnement.

9. Proposition

Pour les motifs exposés ci-dessus, nous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Pièces jointes

– Projet d'arrêté