

Rapport

Date de la séance du CE: 13 janvier 2016
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 560561
Classification: Non classifié

Subventions cantonales allouées aux projets communaux de priorité A conformément aux projets d'agglomération « Transports et urbanisation » de deuxième génération ; crédit-cadre 2016–2027

Table des matières

1	Synthèse	2
2	Bases légales	2
3	Description de l'affaire	2
3.1	Contribution de la Confédération	2
3.2	Subvention du canton	3
3.3	Perspectives	5
4	Répercussions financières	5
4.1	Récapitulatif des coûts.....	5
4.2	Financement et tranches de paiement	5
5	Répercussions sur les communes	6
6	Proposition.....	6



1 Synthèse

Comme il a été annoncé dans le rapport du crédit pour les projets d'agglomération « Transports et urbanisation » de première génération, il s'agit d'approuver à présent un nouveau crédit-cadre, à hauteur de **36 millions de francs**, qui doit permettre de financer le montant total des subventions que le canton a prévu de verser aux communes pour la réalisation des projets de deuxième génération 2011/2012. Il s'agit exclusivement de projets d'infrastructures de transport préalablement examinés par la Confédération et le canton, qui sont classés dans la catégorie à réaliser en priorité et font partie intégrante des conventions de prestations conclues entre la Confédération et le canton de Berne. La compétence d'édicter les arrêtés d'exécution (crédits d'objet pour chaque contribution du canton à une mesure) doit, par l'arrêté ci-joint, de nouveau être déléguée à la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (TTE).

Cet arrêté est soumis à la **votation facultative** et doit être publié dans la Feuille officielle du Jura bernois.

2 Bases légales

- Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (Loi sur le fonds d'infrastructure, LFI_{Inf} ; RS 725.13), article 7
- Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin ; RS 725.116.2), articles 17a à 17d
- Arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure (FF 2007 8553), article 1
- Arrêté fédéral du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (FF 2014 7853), article 2
- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11), article 62
- Loi du 16 septembre 1992 sur les subventions cantonales (LCSu ; RSB 641.1), article 11
- Loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP ; RSB 620.0), articles 42 ss
- Ordonnance du 3 décembre 2003 sur le pilotage des finances et des prestations (OFP ; RSB 621.1), articles 136 ss

3 Description de l'affaire

3.1 Contribution de la Confédération

Selon l'article 62 LR, le canton subventionne dans les villes et agglomérations des infrastructures de transport auxquelles la Confédération alloue des contributions. Les subventions s'élèvent au maximum à 50 pour cent des coûts imputables non couverts par la Confédération. La liste des mesures à cofinancer figure dans les conventions de prestations conclues entre la Confédération et le canton pour les projets d'agglomération de deuxième génération 2011/2012 (liste des mesures et ensemble de mesures, priorité A). En vertu de ces conventions, la Confédération soutient ces mesures à hauteur de 40 pour cent au maximum des coûts convenus.

Contributions accordées à chaque agglomération pour des projets communaux :

Agglomération	Coûts		Contribution fédérale	
	En mio CHF 2005	En mio CHF 2015	%	En mio CHF 2015
Berne	34,2	43,1	23,6%	10,2
Biel/Bienne-Lyss	12,8	16,2	30,0%	4,8
Berthoud	6,9	8,6	40,0%	3,5
Interlaken	17,6	22,2	35,0%	7,8
Langenthal	34,0	42,8	35,0%	15,0
Thoune	13,5	17,0	35,0%	6,0
Total	118,9	150,0	31,5%	47,2

Tableau 1 : Aperçu des coûts et des contributions fédérales pour les projets communaux prioritaires en vertu des conventions de prestations conclues entre la Confédération et le canton pour les projets d'agglomération de deuxième génération « Transports et urbanisation » 2011/2012, niveau des prix d'octobre 2005 (hors T.V.A.) ou d'avril 2015 (T.V.A. comprise).

3.2 Subvention du canton

Les conventions de prestations portent sur les mesures et les ensembles de mesures du canton et des communes. Selon la LR, le canton finance les mesures sur le réseau routier cantonal au moyen du crédit-cadre d'investissement routier ou de crédits d'objets et celles pour les transports publics au moyen du crédit-cadre d'investissement correspondant. Les subventions aux projets communaux prioritaires (projets A) des projets d'agglomération de deuxième génération seront financés par les fonds du présent crédit-cadre. Ne font donc pas l'objet du crédit-cadre dont il est question ici les mesures sur le réseau routier cantonal et celles pour les transports publics.

Le présent arrêté portant sur un crédit-cadre est le deuxième de ce type. Le 25 janvier 2012, le Grand Conseil a approuvé le crédit-cadre 2012–2020 pour les subventions cantonales allouées aux projets communaux de priorité A conformément aux projets d'agglomération « Transports et urbanisation ». Sur les fonds alors approuvés de 41,1 millions de francs, environ 4,05 millions étaient engagés en novembre 2015 et 2,73 millions avaient été versés. Etant donné que la Confédération met désormais en œuvre les projets d'agglomération de manière très pragmatique, les communes devraient réaliser davantage les mesures prévues dans les projets de première génération ; cependant, les fonds du premier crédit-cadre ne seront pas entièrement épuisés, car la pratique du canton en matière de subventions a changé dans le contexte de l'examen des offres et des structures 2013 (la subvention du canton ne s'élève plus depuis 2014 qu'à 35 pour cent des coûts imputables non couverts par la Confédération). En outre, les communes se voient à présent impartir de la part de la Confédération un nouveau délai pour mettre en œuvre les mesures, soit d'ici à 2027, c'est pourquoi la TTE va coordonner la durée de validité du crédit-cadre 2012–2020 et prolonger le délai de mise en œuvre jusqu'en 2027. Malgré tout, comme le crédit-cadre 2012–2020 a été limité aux projets com-

municipaux conformément aux projets d'agglomération de première génération, un deuxième crédit-cadre est nécessaire pour les projets de deuxième génération.

La subvention uniforme du canton à hauteur de 35 pour cent des coûts imputables non couverts par la Confédération (coûts restants) doit aussi être maintenue dans le présent crédit-cadre. Elle se base sur les coûts imputables que le canton a convenus avec les communes selon les prescriptions de la Confédération lors de l'établissement des projets d'agglomération.

Le tableau ci-dessous récapitule les coûts totaux des mesures prioritaires des communes selon les projets d'agglomération 2011/2012, ainsi que leur répartition entre les différents partenaires:

Agglomération	Coûts totaux	Part Confédération	Part Canton	Part Communes
	En mio CHF	En mio CHF	En mio CHF	En mio CHF
Berne	43,1	10,2	11,5	21,4
Biel/Bienne - Lyss	16,2	4,8	4,0	7,4
Berthoud	8,6	3,5	1,8	3,4
Interlaken	22,2	7,8	5,1	9,4
Langenthal	42,8	15,0	9,7	18,1
Thoune	17,0	6,0	3,9	7,2
Total	150,0	47,2	36,0	66,8

Tableau 2 : Aperçu des coûts totaux et des contributions (Confédération, canton et commune) pour les projets communaux prioritaires selon les projets d'agglomération de deuxième génération, en millions de francs, niveau des prix d'avril 2015, T.V.A. comprise.

Pour des raisons d'économie et dans un souci d'égalité de traitement entre les agglomérations, la Confédération calcule à présent ses contributions à certaines catégories de mesures des projets d'agglomération sur la base de coûts moyens hypothétiques par mètre carré, qui ont été déterminés sur la base d'une analyse comparative de projets. Cette pratique a des conséquences en particulier pour le projet d'agglomération de Berne, car le taux de subventionnement effectif de la Confédération ne s'élève qu'à 23,6 pour cent en moyenne au lieu des 35 pour cent usuels pour les projets de communes. Les coûts moyens hypothétiques ne suffisent pas pour la transformation en profondeur des places très fréquentées dont l'aménagement est très complexe, avec la présence de différents modes de transports (Viktoriaplatz, Breitenrainplatz et Eigerplatz).

Maîtrise d'ouvrage et surveillance

La commune est l'unique maître de l'ouvrage. Elle fait donc en sorte que les travaux de planification, d'étude, de construction et d'entretien des ouvrages soient conformes aux projets d'agglomération. Assurer le financement du projet fait aussi partie de ses tâches. Il est alors

impératif de conclure des conventions de financement entre la Confédération, le canton et le maître de l'ouvrage, dans lesquelles ce dernier s'engage notamment à effectuer un controlling selon les prescriptions fédérales. La coordination entre la Confédération et les communes incombe au canton.

3.3 Perspectives

Le cofinancement par la Confédération est restreint du fait de la dissolution du Fonds d'infrastructure prévue en 2027. Le nouveau Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) actuellement débattu au Parlement fédéral doit permettre le cofinancement des projets d'agglomération sur une base solide, non limitée dans le temps. Les décisions en la matière seront prises au plus tôt en 2016. De nouveaux projets d'agglomération sont prévus tous les quatre ans. Dans le canton de Berne, ils font partie intégrante des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Les nouvelles CRTU font actuellement l'objet de l'examen préalable et d'une synthèse. Ces CRTU, ainsi que les projets de troisième génération qui y figureront, devraient être approuvés par le Conseil-exécutif fin 2016. Il est prévu de soumettre la demande de crédit-cadre correspondante au Grand Conseil en 2019.

4 Répercussions financières

4.1 Récapitulatif des coûts

Niveau des prix d'avril 2015, T.V.A. comprise ; indice suisse des coûts de construction de l'Office fédéral de la statistique pour l'Espace Mittelland ; variation des prix du contrat d'entreprise due au renchérissement : indice des coûts de production (ICP) de la Société suisse des entrepreneurs

Coût total	CHF	150 000 000.–
./. Contribution probable de la Confédération (env. 31,5 % de CHF 150 000 000)	– CHF	47 200 000.–
./. Participation probable des communes (env. 44,5 % de CHF 150 000 000)	– CHF	66 800 000.–
Coûts nets et crédit-cadre à approuver (env. 24,0 % de CHF 150 000 000)	CHF	36 000 000.–

Il s'agit en l'occurrence de dépenses nouvelles uniques au sens des articles 46 et 48, alinéa 1 LFP. Les coûts nets et le crédit-cadre à approuver correspondent à la somme des subventions maximales à octroyer par le canton.

L'arrêté ci-joint autorise les coûts supplémentaires liés au renchérissement.

4.2 Financement et tranches de paiement

Groupe de produits : 09.09.9100 Infrastructures.

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP, qui sera versé sous la forme d'un crédit-cadre au sens de l'article 53 LFP. Ce crédit sera libéré par les arrêtés d'exécution qui relèvent de la compétence de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (TTE).

Etant donné que l'ensemble des projets figurent déjà de manière contraignante dans les conventions de prestations passées entre la Confédération et le canton de Berne, il n'y a pas de marge de manœuvre pour l'établissement des conventions de financement individuelles entre le canton et les communes. Il est donc judicieux de déléguer directement la compétence pour les arrêtés d'exécution à la Direction concernée (TTE).

Les paiements effectués durant la période 2016–2019 sont inscrits au budget et au plan financier.

5 Répercussions sur les communes

Les communes doivent financer la majeure partie des coûts de mise en œuvre des mesures communales dans le cadre des projets d'agglomération. Elles profitent cependant des avantages de la réalisation d'ouvrages et de réaménagements routiers, de places de stationnement pour les voitures et les vélos aux nœuds de correspondance et de flux de circulation améliorés grâce à la gestion du trafic. Toutes les communes impliquées se sont engagées par écrit à mettre en œuvre les mesures communales définies dans les conventions de prestations, ou à demander les arrêtés nécessaires à la réalisation de ces dernières auprès des organes compétents.

6 Proposition

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

Pièce jointe

- Projet d'arrêté

Documents supplémentaires à l'attention de la Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire (CIAT)

- Liste des projets communaux de priorité A conformément aux projets d'agglomération « Transports et urbanisation » de deuxième génération 2011/2012