



Ittigen, le 3 juin 2022

Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel en vue du financement de projets de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles

Rapport explicatif pour la procédure de consultation

Condensé

Le financement des cinq points de chargement des automobiles actuels (Loetschberg, Vereina, Furka, Oberalp, Simplon) requiert une réorganisation partielle. En vue des investissements d'infrastructure à venir, il est nécessaire de compléter, moyennant un crédit additionnel, le crédit d'engagement actuel destiné à des contributions d'investissement pour le chargement des automobiles.

Contexte

Cinq points de chargement des automobiles sont actuellement exploités en Suisse. Ils ont été soumis à une évaluation macroéconomique et leurs futurs besoins de financement ont été évalués. D'importants investissements de renouvellement sont prévus au cours des prochaines années et il convient de décider par quelles sources de financement ces investissements seront couverts. Depuis 1985, le chargement des automobiles est encouragé par des fonds routiers à affectation obligatoire. En sus des indemnités annuelles, les Chambres fédérales ont approuvé, dans le cadre du budget 2019, un crédit d'engagement de 60 millions de francs pour des investissements à partir de 2019.

Contenu du projet

Pour trois des cinq points de chargement des automobiles (Loetschberg, Vereina, Furka), l'évaluation fait état d'une fonction de desserte fondamentale complétant le réseau des routes nationales, surtout en hiver. En revanche, le chargement des automobiles au Simplon complète une route nationale ouverte toute l'année; la poursuite de son exploitation demeure donc une mission cantonale. Le chargement des automobiles via le col de l'Oberalp a perdu de son importance depuis que le col du Lukmanier reste ouvert en hiver; la faible demande ne justifie plus les coûts élevés et il sera donc supprimé en 2023.

À l'heure actuelle, les trois points de chargement des automobiles d'importance nationale couvrent partiellement leurs coûts, et cela uniquement grâce au fait que des investissements essentiels ont été effectués à fonds perdus dans le passé et qu'il n'y a donc pas de coûts subséquents des investissements à assumer. Des comparaisons avec des domaines similaires ont été effectuées pour savoir s'il faut maintenir ce système. Le Conseil fédéral en conclut qu'il convient d'adapter le financement.

- *Le matériel roulant du chargement des automobiles doit désormais être financé via des fonds externes comme c'est le cas dans le transport régional des voyageurs. Si l'exploitation d'un point de chargement des automobiles entraîne des frais d'exploitation non couverts, il est possible de convenir d'une indemnité d'exploitation annuelle.*
- *L'infrastructure routière doit rester financée par des fonds routiers à affectation obligatoire (financement spécial pour la circulation routière).*
- *L'infrastructure ferroviaire peut être financée par le fonds d'infrastructure ferroviaire. Le chargement des automobiles verse les prix habituels du sillon pour compenser l'utilisation de l'infrastructure.*

Outre l'aspect de la desserte, le chargement des automobiles revêt également une importance en termes de politique environnementale, puisqu'il permet d'éviter les détours et les passages par les cols.

Rapport explicatif

1 Contexte

1.1 Problématique et motif de la demande de crédit, intérêt du projet à financer

En tout, il existe cinq points de chargement des automobiles en Suisse (transport ferroviaire accompagné de véhicules à moteur à travers les tunnels alpins de la Furka, de la Vereina, du Loetschberg, du Simplon et via le col de l'Oberalp).

Tableau 1 : vue d'ensemble des points de chargement des automobiles

Installation	Depuis ¹	Exploitant	Indemnisation	Infras-truc-ture	Nombre de véhicules transportés 2019	Dont véhicules > 3.5 t
Loetschberg	1926/60	BLS ²	–	BLSN	1 092 000	14 194
Simplon	2004 ³	BLS (jusqu'en 2017 CFF)	Canton VS	CFFI	169 697	27
Vereina ⁴	1999	RhB	–	RhB	529 117	14 042
Furka	1982	MGB	Confédération	MGI	230 828	429
Oberalp	1982	MGB	Confédération	MGI	2219	0

Les points de chargement des automobiles assument, surtout en hiver, une fonction de desserte importante dans la zone alpine, mais pas tous dans la même mesure :

- Le chargement des automobiles du Loetschberg remplace pendant toute l'année la liaison routière manquante entre la région de Berne/l'Oberland bernois et le Haut-Valais. Une liaison routière était prévue à l'époque avec le tunnel de Rawi, mais il a fallu finalement renoncer à cette section de route nationale.
- Le tunnel de la Vereina doit son existence à la décision de principe du canton des Grisons de renoncer à un aménagement permettant l'utilisation hivernale de la route du col de Flüela et d'investir à la place dans un tunnel ferroviaire avec chargement des automobiles. Ouvert en 1999, le tunnel de la Vereina a été cofinancé par la Confédération et le canton à titre de projet spécial.
- Dès son ouverture en 1982, le tunnel de la Furka a permis d'assurer une liaison hivernale entre la région du Saint-Gothard (Urserental) et le Haut-Valais (Conches). Le crédit de construction initial de la Confédération et des cantons comprenait également la mise en place d'un chargement des automobiles.
- Jusqu'en 1992, le Simplon disposait d'un chargement des automobiles, qui a été supprimé lors de l'achèvement de l'aménagement permettant l'utilisation hivernale de la route nationale via le col du Simplon. Sur demande régionale, le canton du Valais a financé à partir de 2004 la réintroduction d'un chargement des automobiles, qui était initialement liée à l'offre de transport régional de voyageurs. Cette liaison n'existe plus car la région italienne de Lombardie a modifié le projet d'offre. Du point de vue de la Confédération, le chargement des automobiles au Simplon reste une offre supplémentaire à celle de la route nationale ouverte toute l'année.
- Vu la complexité et la lenteur du chargement des automobiles via le col de l'Oberalp, la demande s'est effondrée depuis que le col du Lukmanier est également ouvert en hiver. En raison des investissements considérables qu'il requerrait (8 à 10 millions de francs), ce point de chargement sera supprimé dès 2023.

Du point de vue national, les trois points de chargement des automobiles du Loetschberg, de la Vereina et de la Furka assument une fonction de desserte de base complétant le réseau routier. Le chargement au Simplon sera maintenu si le canton du Valais est prêt à indemniser les coûts non couverts planifiés.

Outre sa fonction de desserte, le chargement des automobiles est également important au niveau de la politique environnementale, car il permet d'éviter des détours en trafic routier (voyageurs et marchandises). Les entreprises de transport impliquées chiffrent la réduction annuelle de CO₂ à 37 000 t, vu que le transport des voitures à travers le tunnel par traction électrique permet, en comparaison au tunnel routier, de renoncer à des systèmes d'aération complexes.

La nécessité de renouveler les installations de transbordement et le matériel roulant est élevée. La situation exposée de ces installations réduit la durée de vie de l'infrastructure. De plus, en raison du renforcement des exigences de sécurité

¹ Jusqu'à l'ouverture du tunnel routier en 1980, le Saint-Gothard disposait également d'un chargement des automobiles qui a été remis en exploitation pendant quelques semaines après l'incendie catastrophique du tunnel routier en 2001.

² Depuis 2000, le BLS fait circuler également des trains directs Loetschberg-Simplon lors de périodes à fort volume de trafic. Ces trains utilisent l'infrastructure de chargement des automobiles au Loetschberg et au Simplon et ne sont donc pas comptabilisés séparément.

³ Un ancien chargement des automobiles au Simplon a été supprimé en 1992 dès que la route du col a été aménagée pour une utilisation en hiver.

⁴ Jusqu'en 2011, le RhB opérait un chargement des automobiles Thusis–Samedan am Albula, où les wagons étaient en principe attelés aux trains voyageurs.

dans les tunnels ferroviaires depuis 2009⁵, des améliorations sont également nécessaires à cet égard. La majeure partie du matériel roulant (locomotives, wagons de chargement) doit également être renouvelée, notamment en raison d'une corrosion excessive causée par l'eau salée qui s'écoule des voitures en hiver.

Afin de couvrir les besoins les plus urgents, les Chambres fédérales ont approuvé, dans le budget 2019, un crédit d'engagement de 60 millions de francs courant à partir de cette même année. Ce crédit étant presque épuisé, il convient de décider comment financer la poursuite du renouvellement.

1.2 Financement de l'exploitation et du matériel roulant

L'art. 18 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)⁶ prévoit que le chargement des automobiles peut bénéficier d'indemnités et d'aides à l'investissement. Les contributions sont allouées dans la mesure où la capacité d'autofinancement ne peut pas être assurée. La Confédération veille à garantir une exploitation non discriminatoire. Elle ne verse actuellement des indemnités qu'à la Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (Furka/Oberalp)⁷.

L'aide financière peut concerner aussi bien les investissements dans (le secteur de) l'infrastructure que dans les véhicules (secteur du chargement des automobiles). On doit cependant se demander s'il faut prévoir aussi bien une indemnisation qu'une aide à l'investissement pour l'exploitation proprement dite du secteur du chargement des automobiles. Si les investissements dans le matériel roulant sont financés par le marché financier, les coûts subséquents sont payés en premier lieu par la vente des titres de transport. Si ces recettes ne suffisent pas et si les possibilités d'augmenter les prix sont épuisées, les coûts non couverts peuvent être compensés par une indemnité. Le financement par la Confédération se limite donc à l'indemnisation des coûts non couverts planifiés.

À l'heure actuelle, on ignore si le chargement des automobiles à la Vereina et au Loetschberg nécessitera à nouveau des indemnités à l'avenir, d'autant plus qu'il est difficile d'estimer l'évolution de la demande pour les prochaines années. La crise du COVID-19 a provoqué un effondrement de la demande, et l'offre de chargement des automobiles au Loetschberg a dû être limitée temporairement en raison de l'assainissement du tunnel de faîte du Loetschberg. On ignore aussi comment la demande va évoluer à l'avenir. Il incombe aux deux exploitants de suivre l'évolution et, le cas échéant, de demander une indemnisation en temps utile.

Les trains-autos utilisés (Loetschberg : huit au maximum, Vereina : jusqu'à quatre, Furka : deux) représentent une valeur de remplacement de 400 à 500 millions de francs. Pour une durée d'utilisation de 25 ans, cela représente des coûts d'amortissement pouvant atteindre 20 millions de francs. Comme une partie relativement importante du matériel roulant a été financée à l'époque à fonds perdu, les amortissements (après le nouvel investissement) grèveront le chargement des automobiles. Si les taux d'intérêt devaient à nouveau augmenter, ces coûts augmenteraient encore. Il faut donc s'attendre à ce qu'une partie de ces frais nécessite une indemnisation. Il faut cependant essayer au préalable de couvrir ces coûts par des recettes plus élevées issues de la vente des titres de transport. Les exploitants doivent notamment procéder à des différenciations de prix tant que cela génère des produits supplémentaires sans induire d'effets de re-transfert importants.

Dès lors que des prestations de chargement des automobiles sont commandées et indemnisées, elles le sont annuellement. Si d'autres points de chargement des automobiles devaient devenir tributaires d'une indemnisation, il serait envisageable, par souci de transparence et pour une plus grande sécurité de planification, de demander au Parlement un plafond de dépenses quadriennal conformément à l'art. 20 de la loi du 7 octobre 2005 sur les finances (LFC)⁸.

1.3 Financement de l'infrastructure routière

À partir de leur raccordement au réseau des routes principales ou nationales, les installations de chargement des automobiles appartiennent aux gestionnaires d'infrastructure (BLS Réseau SA [BLSN], Chemin de fer rhétique SA [RhB], Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG [MGI]), mais leur exploitation est assurée par les entreprises de transport concernées (cf. ch. 1.2).

Conformément à l'art. 62 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)⁹, les installations de chargement des automobiles ne font en principe pas partie de l'infrastructure régie par le droit ferroviaire, mais appartiennent aux entreprises d'infrastructure ferroviaire. À la Furka et à la Vereina, elles ont été financées par les crédits de construction lors de la réalisation des tunnels. Les installations de transbordement au Loetschberg ont été financées par des moyens d'investissement affectés au transport routier. Tous les investissements ont été financés à fonds perdu.

Comme ces installations constituent une infrastructure routière au sens propre, il est justifié d'en payer le renouvellement et les éventuelles adaptations par le financement spécial pour la circulation routière. Il est préférable de maintenir le financement à fonds perdu, faute de quoi les gestionnaires d'infrastructure devraient procéder à des amortissements qu'il faudrait à nouveau couvrir. Le système de financement en est considérablement simplifié.

1.4 Financement de l'infrastructure ferroviaire

Seule une petite partie de l'infrastructure ferroviaire est spécifiquement dédiée au chargement des automobiles. De manière générale, l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par les trains-autos est indemnisée grâce au prix du sillon. Or celui-ci ne couvre en premier lieu que les coûts marginaux de l'infrastructure. Seul le versement d'une contribution de

⁵ Directive de l'Office fédéral des transports (OFT) du 10 août 2009 concernant les exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants

⁶ RS 725.116.2

⁷ Cf. Budget 2022, rubrique A231.0291 Chargement des automobiles, tome 2B

⁸ RS 611.0

⁹ RS 742.101

couverture permet de couvrir également une partie des coûts fixes. Actuellement, les contributions de couverture des trois points de chargement des automobiles s'élèvent à environ 3 millions de francs.

Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire et les coûts non couverts sont financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le présent projet ne change rien à cet égard. Reste à déterminer le montant de la contribution de couverture. Celle-ci est définie comme une part des recettes de transport (art. 9c LCdF) et elle doit tenir compte de la situation économique du transport concerné. Il est prévu de traiter le chargement des automobiles comme les autres transports. Pour les transports dont les coûts ne sont pas couverts, la contribution de couverture est fixée à zéro ; pour ceux dont les coûts sont couverts, un rendement sur le chiffre d'affaires de 8 % au maximum sera permis (comme pour le transport grandes lignes).

1.5 Autres solutions étudiées

Il a été examiné s'il fallait renforcer le financement des investissements par les fonds affectés aux routes. Il en résulterait des problèmes de délimitation des installations financées via le FIF, car l'ensemble de l'installation doit tenir compte des besoins de capacité du chargement des automobiles, mais cela ne peut pas se rapporter à certains composants. Il est plus judicieux de verser au FIF une contribution forfaitaire annuelle provenant du financement des routes, comme c'est le cas actuellement avec la construction de la nouvelle transversale alpine jusqu'au remboursement des avances du FIF.

Le financement du matériel roulant par des contributions à fonds perdu resterait possible. Il semble cependant plus logique d'appliquer la même méthode qu'au transport régional de voyageurs en finançant le matériel roulant par des fonds étrangers, tout en permettant d'imputer les coûts subséquents dans le cadre d'une éventuelle indemnisation.

1.6 Relation avec le programme de la législature et la planification financière ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral

Le projet n'est annoncé ni dans le message du 29 janvier 2020 sur le programme de la législature 2019-2023¹⁰, ni dans l'arrêté fédéral du 21 septembre 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023¹¹. La nécessité du présent message ne s'est montrée que lors des deux recensements menés par l'OFT auprès des exploitants, respectivement fin 2018 et début 2020. Il n'était pas possible de prévoir cette nécessité en 2018 lors de l'élaboration du programme de la législature.

2 Contenu de l'arrêté du crédit

2.1 Proposition du Conseil fédéral avec exposé des motifs

Étant donné que les installations de chargement des automobiles et le matériel roulant utilisé présenteront un besoin de renouvellement très élevé au cours des prochaines années et que les entreprises ne sont pas en mesure de financer les investissements à venir par des fonds propres ou seulement de manière très limitée, le Parlement a approuvé fin 2018 un crédit d'engagement à hauteur de 60 millions de francs. Depuis 2019, ces fonds ont permis et permettent encore de réaliser les projets de renouvellement prioritaires. Les contributions sont accordées à fonds perdu.

Les moyens, à hauteur de 60 millions, du crédit d'engagement des contributions aux investissements pour le chargement des automobiles 2019 sont engagés jusqu'à la fin de 2021. C'est pourquoi au début de 2020, l'OFT a recensé les besoins de fonds auprès des exploitants pour les renouvellements à réaliser dès 2022. Ce recensement a révélé un besoin supplémentaire de 140 millions de francs, dont la majeure partie concerne le matériel roulant. Le crédit d'engagement additionnel n'est prévu que pour les investissements dans l'infrastructure routière (cf. ch. 1.3), pour lesquels 40 millions sont suffisants.

Le présent projet d'arrêté de crédit vise à garantir le financement d'autres projets de renouvellement de l'infrastructure routière de chargement des automobiles grâce à l'allocation de contributions d'investissement en vertu de l'art. 18 LUMin sous la forme d'un crédit additionnel au crédit d'engagement « Contributions à des investissements, chargement des automobiles ». Comme les investissements sont soumis à de long délais de préparation, l'OFT doit avoir la possibilité de s'engager financièrement avant que les crédits budgétaires soient disponibles. Les conditions de financement sont fixées par l'OFT dans une décision d'allouer une contribution ouvrant une voie de recours.

2.2 Description du projet et commentaire des principales dispositions

Comme il s'agit d'un crédit additionnel à un crédit existant, ce dernier est également présenté ici. D'autres règles s'appliquaient cependant à l'octroi des contributions d'investissements, et il était notamment encore possible de cofinancer des véhicules.

Projet crédit d'engagement 2019

Le crédit d'engagement 2019 en cours, à hauteur de 60 millions, a permis et permet de financer les projets suivants :

¹⁰ FF 2020 1709

¹¹ FF 2020 8087

Entreprise	Mesure	Besoin de fonds en millions de francs ¹²
BLS	Réfection de six locomotives de type Re 465	4,2
BLS	Acquisition d'un wagon de chargement pour le Simplon	0,9
BLSN	Installations de chargement à Goppenstein	0,4
BLSN	Portails thermiques à Kandersteg et à Goppenstein	2,6
MGB	Réfection de neuf locomotives de type HGe 4/4 II	22,0
MGB	Nouveau système d'accès au chargement des automobiles à la Furka	1,2
RhB	Acquisition d'une locomotive Ge 4/4 II du MOB	6,1
RhB	Six wagons de chargement sans arceau de protection (AOS)	10,7

Le crédit additionnel demandé, à hauteur de 40 millions de francs, permet de financer les projets suivants :

Entreprise	Mesure	Besoin de fonds en millions de francs
BLSN	Travaux mineurs de renouvellement aux installations de chargement à Kandersteg et à Goppenstein et adaptations déterminantes pour la sécurité (par ex. détecteurs d'incendie et détecteur de dépassement de hauteur)	8
RhB	Travaux mineurs de renouvellement aux installations de chargement à Selfranga et à Sagliains et adaptations déterminantes pour la sécurité (par ex. détecteurs d'incendie et détecteur de dépassement de hauteur)	8
MGI	Renouvellement et adaptation de l'infrastructure du chargement des automobiles à Realp et à Oberwald	16
MGI	Installation de révision des trains-autos dans l'Urserental	6
Tous	Réserve, renchérissement, risques liés au taux de change	2

Bénéficiaires du crédit additionnel

Les bénéficiaires des fonds sont le RhB, MGI et BLSN.

Imprévus

Une réserve de 5 % est prise en compte pour les imprévus. Cette réserve comprend le renchérissement (IPC) et les éventuels risques liés au taux de change.

2.3 Prévisions de renchérissement

Les prévisions de renchérissement sur lesquelles se fonde le volume du crédit d'engagement sont indiquées dans le projet d'arrêté fédéral (art. 1). Les prévisions de renchérissement se basent sur le niveau de l'indice national des prix à la consommation de décembre 2021, soit 101,5 points, ce niveau d'indice se rapportant à la série d'indices « décembre 2020 = 100 points ». Les crédits budgétaires annuels sont toujours adaptés aux prévisions de renchérissement actuelles.

¹² Montants sans les éventuels surcoûts liés au projet/au renchérissement, ni TVA non recouvrable, précision moyenne des coûts +/- 15 %, coûts de février 2018.

3 Conséquences

3.1 Conséquences financières

Jusqu'à présent, les finances fédérales étaient grevées d'environ 14 millions de francs par an. Actuellement, ce montant se compose d'environ 2 millions pour l'indemnisation (A231.0291) et de 12 millions pour les contributions d'investissement à prélever sur le crédit d'engagement de 60 millions. Les fluctuations entre les années sont toutefois considérables.

	C 2018	C 2019	C 2020	B 2021	B 2022	PF 2023	PF 2024
A231.0291		2440	2100	2087	2073	2058	1714
A236.0139	6000	11 822	4750	11 916	11 833	9632	4047

De 1985 à 2010, les contributions fédérales au chargement des automobiles se sont élevées au total à 360 millions de francs¹³, soit à 14 millions par an en moyenne. Ce montant ne comprend pas les coûts des installations de chargement des automobiles ni ceux des trains à la Furka et à la Vereina, qui ont été financés par les crédits de construction des tunnels de l'époque.

Les années 2011-2017 ont constitué un cas particulier dans la mesure où aucune contribution à des investissements n'a été versée. Durant cette période, la Confédération a uniquement versé des indemnités d'exploitation pour le chargement des automobiles à la Furka et à l'Oberalp.

Le crédit d'engagement supplémentaire ne grèvera pas davantage les finances fédérales. La suppression du financement du matériel roulant du côté des investissements entraînera plus tard un transfert vers les indemnités (cf. ch. 1.2). Après l'achèvement des conventions de financement actuelles, les contributions d'investissement devraient être inférieures de 8 millions de francs par an en moyenne.

Comme il s'agit de dépenses au titre du chargement des automobiles, celles-ci continueront d'être imputées au financement spécial pour la circulation routière. Les effets détaillés peuvent être estimés sur la base du contexte économique actuel. Des modifications des hypothèses de base, par exemple en ce qui concerne les formes de mobilité, le renchérissement et le niveau des taux d'intérêt, peuvent avoir une influence considérable sur les chiffres ci-après, mais ne peuvent pas être évaluées pour le moment.

Sur la base de la capacité de transport actuelle, les trains-autos représentent une valeur de remplacement de 400 à 500 millions de francs. Le volume d'amortissement augmente avec chaque acquisition de véhicule financée par des fonds externes en remplacement de véhicules financés à fonds perdu, et il atteindra 20 millions de francs dans environ 20 ans. Les autres coûts des véhicules (entretien) ne devraient pas changer de manière significative par rapport à aujourd'hui.

Si les taux d'intérêt augmentaient jusqu'à 4 %, il en résulterait des coûts financiers annuels moyens pouvant atteindre 10 millions de francs.

Si les coûts croissants (jusqu'à 2 millions de francs) peuvent être couverts par des recettes supplémentaires (différenciations des prix), la prochaine étape consisterait à réduire les contributions de couverture du chargement des voitures à 0 %. Cela grèverait le FIF de 3 millions de francs par an, car il faudrait verser des indemnités plus élevées aux gestionnaires d'infrastructure.

Si les coûts continuaient d'augmenter, les entreprises devraient demander des indemnités qui, en cas de taux d'intérêt bas, augmenteraient de 5 millions de francs d'ici dix ans et de 11 millions de francs d'ici vingt ans. Comme cette augmentation des indemnités serait compensée par la suppression de contributions d'investissements d'un montant moyen de 8 millions de francs, il en résulterait d'abord un allègement du financement spécial pour la circulation routière, puis une légère surcharge. Toutefois, si le niveau des taux d'intérêt devait augmenter, l'imputation supplémentaire pourrait s'avérer beaucoup plus importante.

Chargement des automobiles (sans renchérissement)	2022	2032	2042	Remarques
Coûts chargement des automobiles				
Coûts d'amortissement	4*)	14 (+10)	20 (+6)	*) À vérifier
Contribution de couverture prix du sillon	3	0 (-3)	0	À charge du FIF
Coûts financiers (jusqu'à 4 %)	...	(max. 7)	(max. 10)	Non inclus
Autres coûts chargement des automobiles	45	45	45	
Recettes chargement des automobiles				
Produits commerciaux	50	52 (+2)	52	
Indemnisation (sans coûts financiers)	2	7 (+5)	13 (+6)	Év. coûts financiers supplémentaires

¹³ Cf. message du 18 janvier 2012 relatif à l'initiative populaire « Pour les transports publics » et sur le contre-projet direct, FF 2012 1371, ici annexe 1, page 1512

Contributions d'investissement à fonds perdu	12	4 (-8)	4	Suppression du financement des véhicules
Charge financière Confédération LUMin	14	11	17	Indemnisation + contributions d'investissement
Surcharge FIF		3	3	Recettes plus basses du prix du sillon, indemnisation plus élevée en conséquence

3.2 Conséquences sur l'état du personnel

Aucune augmentation des effectifs du personnel n'est nécessaire pour prolonger les contributions à des investissements dans le chargement des automobiles.

3.3 Conséquences pour les cantons et les communes

Le présent projet n'induit aucune conséquence sur les cantons et les communes vu que la Confédération finance à elle seule les contribution d'investissement.

3.4 Conséquences économiques

Les points de chargements des automobiles assument, notamment en hiver, une fonction importante de desserte des régions périphériques, à fort caractère touristique. L'octroi demandé de contributions d'investissement permet d'éviter de fortes augmentations de tarifs politiquement indésirables, qui entraîneraient en outre une baisse sensible de la demande. Parallèlement, la réglementation relative à la contribution de couverture incite les exploitants à fixer les prix en tenant compte de la disposition à payer. En soutenant le chargement des automobiles, la Confédération apporte une contribution non négligeable à l'approvisionnement en marchandises, au maintien des emplois (chez les exploitants et dans les commerces tels que les restaurants) et donc, globalement, au développement économique des régions concernées.

3.5 Conséquences sociales et environnementales

Les points de chargement des automobiles assurent le raccordement au réseau de transport interrégional et national. Ils sont donc non seulement importants en termes de politique des transports, mais ils contribuent aussi aux échanges entre les régions et les cantons. Cela est particulièrement important pour le chargement des automobiles à la Vereina et au Loetschberg : le chargement des automobiles à la Vereina est la seule alternative valable à la route du col de la Flüela, qui est fermée en hiver. Le chargement des automobiles au Loetschberg remplace le tunnel routier de Rawil qui n'a pas été construit. Le chargement des automobiles soulage l'environnement en évitant de longs détours et des embouteillages sur d'autres tronçons routiers, parfois très chargés. Les conséquences négatives au niveau sanitaire et environnemental causées par le trafic routier peuvent ainsi être réduites.

4 Aspects juridiques

4.1 Constitutionnalité et légalité

La compétence de l'Assemblée fédérale concernant le présent arrêté de crédit découle de l'art. 167 de la Constitution (Cst.)¹⁴.

La base juridique du versement des contributions d'investissement au chargement des automobiles est l'art. 18 LUMin en relation avec l'art. 24 de l'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM)¹⁵.

4.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

L'exploitation du chargement des automobiles au Simplon est conforme au traité du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola¹⁶.

4.3 Forme de l'acte à adopter

Les moyens supplémentaires nécessaires étant utilisés dans un but similaire, il est prévu d'augmenter le crédit d'engagement existant d'un crédit additionnel correspondant à la totalité des fonds requis jusqu'en 2030. En vertu de l'art. 13, al. 3, de l'ordonnance du 5 avril 2006 sur les finances de la Confédération (OFC)¹⁷, un message (arrêté financier sans consultation) doit être soumis au Parlement à cet effet. Selon l'art. 163, al. 2, Cst. et l'art. 25, al. 2, de la loi du 13

¹⁴ RS 101

¹⁵ RS 742.411

¹⁶ RS 0.742.140.21

¹⁷ RS 611.01

décembre 2002 sur le Parlement (LParl)¹⁸, il est en l'occurrence prévu d'édicter un arrêté fédéral sous la forme d'un arrêté fédéral simple, non soumis au référendum.

4.4 Frein aux dépenses

Selon l'art. 159, al. 3, let. b, Cst., les crédits d'engagement, s'ils entraînent de nouvelles dépenses uniques de plus de 20 millions de francs ou de nouvelles dépenses périodiques de plus de 2 millions de francs, doivent être adoptés à la majorité des membres de chaque conseil. L'art. 1, al. 2, du présent arrêté fédéral entraîne pendant dix ans des dépenses annuelles de 4 millions de francs en moyenne. Le crédit d'engagement est donc soumis au frein aux dépenses.

4.5 Conformité à la loi sur les subventions

Les moyens financiers destinés à l'encouragement des chargements des automobiles constituent des subventions. Comme indiqué aux ch. 3.4 et 3.5, les chargements des automobiles remplissent une fonction de desserte importante pour les régions périphériques, à fort caractère touristique. Les maîtres d'ouvrage des installations routières de chargement des automobiles faisant l'objet du présent projet d'arrêté de crédit sont les gestionnaires d'infrastructure respectifs. Ceux-ci ne disposent pas de fonds propres libres, leurs activités d'investissement ordinaires reposent sur les prêts du FIF. Or, ceux-ci ne peuvent pas être utilisés pour les installations routières. Les gestionnaires d'infrastructure ne reçoivent pas de rémunération couvrant les coûts de l'utilisation des installations de chargement des automobiles. La preuve de l'absence de la capacité d'autofinancement requise par l'art. 18 LUMin est donc apportée.

Procédure d'octroi de la contribution : les exploitants déposent pour chaque projet une demande de financement avec les indications selon les prescriptions de l'OFT. Ce dernier vérifie, à l'aide d'une liste de contrôle, si les conditions d'octroi de la subvention sont remplies. En cas de décision positive de l'OFT, les modalités et les coûts imputables sont fixés dans une décision d'allouer une contribution ouvrant une voie de recours. Cette procédure permet de respecter les dispositions de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu)¹⁹.

¹⁸ RS 171.10
¹⁹ RS 616.1