



Le Conseil fédéral demande des moyens supplémentaires pour le chargement des voitures sur le train

Berne, 03.06.2022 - Le Conseil fédéral prévoit d'augmenter de 40 millions de francs le crédit alloué au soutien du chargement des voitures sur le train. Il souhaite aussi moderniser légèrement le financement de ce système et propose que le matériel roulant soit désormais financé par des tiers. En cas d'exploitation déficitaire, la Confédération pourra verser des indemnités. Lors de sa séance du 3 juin 2022, le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation sur ces propositions.

Au cours des prochaines années, trois installations permettant de charger les voitures sur le train (Loetschberg, Furka, Vereina) feront l'objet d'importants investissements de renouvellement. Ce système a une fonction de desserte importante. De plus, il joue un rôle en matière de politique environnementale, car il évite aux automobilistes de devoir faire des détours et de franchir des cols. C'est pourquoi la Confédération continuera à soutenir les installations de chargement des automobiles.

L'infrastructure ferroviaire doit rester financée par le fonds d'infrastructure ferroviaire. Comme jusqu'à présent, l'infrastructure routière doit être financée par des fonds routiers à affectation obligatoire. Pour financer les investissements supplémentaires dans l'infrastructure routière, le crédit de 60 millions de francs alloué en 2018 par le Parlement au titre du chargement des automobiles sera augmenté de 40 millions de francs.

Le Conseil fédéral propose en outre d'adapter légèrement le mécanisme de financement. Le matériel roulant destiné au chargement des automobiles devra à l'avenir être financé par des tiers, à l'instar de la pratique dans le transport régional de voyageurs, par exemple. Jusqu'ici, ce matériel roulant était financé directement par la Confédération. Vu que l'exploitation des installations de chargement des voitures est susceptible d'entraîner des coûts non couverts, la Confédération pourra verser des indemnités. Cela concerne les points de chargements qui assument une fonction de desserte de base en complément au réseau des routes nationales, à savoir les installations du Loetschberg, de la Furka et de la Vereina.

Le chargement des automobiles à travers le Simplon, qui complète la route par le col ouverte toute l'année, restera commandé et financé par le canton du Valais. Conformément à la décision de 2021, le chargement des automobiles via l'Oberalp sera supprimé en 2023 en raison de la faible demande et des coûts élevés. Cette zone bénéficie désormais d'une liaison ouverte toute l'année via le col du Lukmanier ; de plus, il est prévu de développer l'offre ferroviaire à l'Oberalp.

La consultation dure jusqu'au 30 septembre 2022.

Adresse pour l'envoi de questions

Office fédéral des transports
Service de presse
+41 58 462 36 43
presse@bav.admin.ch

Documents

 [Rapport explicatif pour la procédure de consultation](#) (PDF, 200 kB)

Auteur

Conseil fédéral
<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil.html>

Office fédéral des transports
<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html>

Secrétariat général DETEC
<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home.html>

<https://www.admin.ch/content/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-89104.html>



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication**
DETEC
Office fédéral des transports

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 retransfert 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 longs 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 contributions d'investissement.

3.4 Conséquences économiques

Les points de chargement des automobiles assurent, 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

Arrêté fédéral

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

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 167 de la Constitution¹,
vu 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 aérien²,
vu le message du Conseil fédéral du³

arrête:

Art. 1

Un crédit de 40 millions de francs est ajouté au crédit d'engagement de 60 millions de francs⁴ «Contributions à des investissements, chargement des automobiles» afin de financer des projets supplémentaires de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles. Le montant du crédit d'engagement se fonde sur l'indice suisse des prix à la consommation en décembre 2021 (101,5 points; décembre 2020 = 100 points) et sur les prévisions de renchérissement de +1,9 % pour l'année 2022, +0,7 % pour l'année 2023, +0,6 % pour l'année 2024 et +0,5 % pour les années 2025 et suivantes.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum.

¹ RS 101

² RS 725.116.2

³

⁴ Art. 7, al. 1, let. e, de l'arrêté fédéral Ia du 13 décembre 2018 concernant le budget pour l'année 2019 (FF 2019 2063)



Berne, le 3 juin 2022

Destinataires :

Partis politiques
Associations faïtières des communes,
des villes et des régions de montagne
Associations faïtières de l'économie
Autres milieux intéressés

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

Mesdames, Messieurs,

Le 3 juin 2022, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de consulter les cantons, les partis politiques, les associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, les associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national et les autres milieux intéressés sur un arrêté fédéral relatif au plafond de dépenses prévu pour encourager le transport combiné accompagné à travers les Alpes.

La consultation dure jusqu'au **30 septembre 2022**.

Les trois points de chargement des automobiles d'importance nationale (Loetschberg, Vereina, Furka) sont actuellement exploités de manière couvrant partiellement les coûts, mais cela uniquement grâce au fait que des investissements importants aient été effectués à fonds perdu par le passé. Il n'y a donc pas de coûts subséquents des investissements à assumer. Pour déterminer si ce système doit être maintenu, des comparaisons ont été faites avec des domaines similaires. Le Conseil fédéral arrive à la conclusion qu'il faut adapter le financement.

Le présent projet prévoit que le matériel roulant servant au chargement des automobiles soit à l'avenir financé au moyen de fonds externes, comme c'est le cas pour le transport régional de voyageurs. S'il faut s'attendre à ce que l'exploitation d'un point de chargement des automobiles génère des frais d'exploitation non couverts, une indemnité d'exploitation annuelle pourra être convenue. L'infrastructure routière doit être financée comme jusqu'à présent par des moyens affectés aux routes (financement spécial pour la circulation routière), l'infrastructure ferroviaire pouvant être financée par le fonds d'infrastructure ferroviaire. Le chargement des automobiles paie l'utilisation de l'infrastructure par le biais du prix usuel du sillon.

Fin 2018, le Parlement a alloué un crédit d'engagement de 60 millions de francs car les installations de chargement des automobiles et le matériel roulant utilisé présenteront un très fort besoin de renouvellement ces prochaines années et les entreprises



ne pourront pas financer, ou que de manière très restreinte, par leurs fonds propres les investissements que cela implique. Les 60 millions de francs alloués au titre des contributions à des investissements dans le chargement des automobiles en 2019 sont engagés dans leur intégralité à la fin de 2021. C'est pourquoi l'Office fédéral des transports (OFT) a recensé auprès des exploitants les besoins de fonds pour les renouvellements à partir de 2022. Ce recensement a montré un besoin supplémentaire de 140 millions de francs, dont une grande partie concerne le matériel roulant. Un crédit d'engagement supplémentaire est prévu uniquement pour les investissements dans l'infrastructure routière, ce pour quoi une somme de 40 millions de francs suffit.

Le présent projet d'arrêté de crédit vise à assurer le financement de projets supplémentaires de renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles en accordant, en vertu de l'art. 18 LUMin, des contributions à des investissements sous forme d'un crédit additionnel à l'actuel crédit d'engagement 2019 destiné aux contributions à des investissements dans le chargement des automobiles.

Les documents de mise en consultation sont disponibles à l'adresse Internet : [Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#).

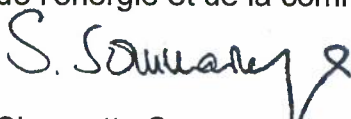
Conformément à la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand)¹, nous nous efforçons de publier des documents accessibles à tous. Aussi, nous vous saurions gré de nous faire parvenir dans la mesure du possible votre avis sous forme électronique (prière de joindre une **version Word en plus d'une version PDF**) à l'adresse suivante, dans la limite du délai imparti :

finanzierung@bav.admin.ch

Madame Petra Breuer, co-cheffe de la section Réseau ferré (tél. 058 46 380 13) se tient à votre disposition pour toute question ou information complémentaire.

Meilleures salutations

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC



Simonetta Sommaruga

¹ RS 151.3

Liste der Adressaten

Liste des destinataires

Elenco dei destinatari

Art. 4 Abs. 3 Vernehmlassungsgesetz (SR 172.061)

1.	Kantone / Cantons / Cantoni	2
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale	3
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna.....	4
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia.....	5
5.	Transportunternehmen / entreprises de transport / Imprese di trasporto.....	6
6.	Organisationen/ organisations/ organizzazioni	6

1. Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Neumühlequai 10 Postfach 8090 Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern	Postgasse 68 3000 Bern 8
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri	Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Regierungsgebäude Bahnhofstrasse 9 Postfach 1260 6431 Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6061 Sarnen
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Dorfplatz 2 Postfach 1246 6371 Stans
Staatskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug	Seestrasse 2 Regierungsgebäude am Postplatz 6300 Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Marktplatz 9 4001 Basel
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Regierungsgebäude Rathausstrasse 2 4410 Liestal
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Beckenstube 7 8200 Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude 9102 Herisau

Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Chur
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5001 Aarau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude Zürcherstrasse 188 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6 6500 Bellinzona
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Place du Château 4 1014 Lausanne
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Planta 3 1950 Sion
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Le Château Rue de la Collégiale 12 2000 Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 Case postale 3964 1211 Genève 3
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	Sekretariat Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern

2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblée federale

Die Mitte Le Centre Alleanza del Centro	Generalsekretariat Hirschengraben 9 Postfach 3001 Bern
---	---

Eidgenössisch-Demokratische Union EDU Union Démocratique Fédérale UDF Unione Democratica Federale UDF	Postfach 3602 Thun
Ensemble à Gauche EAG	Case postale 2070 1211 Genève 2
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	Nägeligasse 9 Postfach 3001 Bern
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	Generalsekretariat Neuengasse 20 Postfach 3001 Bern
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	Waisenhausplatz 21 3011 Bern
Grünliberale Partei Schweiz glp Parti vert'libéral Suisse pvl Partito verde liberale svizzero pvl	Monbijoustrasse 30 3011 Bern
Lega dei Ticinesi (Lega)	Via Monte Boglia 3 Case postale 4562 6904 Lugano
Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST	Postfach 8721 8036 Zürich
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	Generalsekretariat Postfach 8252 3001 Bern
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	Zentralsekretariat Theaterplatz 4 Postfach 3001 Bern

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri	Laupenstrasse 35 3008 Bern
---	-------------------------------

Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere	Monbijoustrasse 8 Postfach 3001 Bern
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna	Seilerstrasse 4 Postfach 3001 Bern

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Schwarztorstrasse 26 Postfach 3001 Bern
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Laurstrasse 10 5201 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Postfach 4182 4002 Basel
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23
Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	Hans-Huber-Strasse 4 Postfach 1853 8027 Zürich
Travail.Suisse	Hopfenweg 21 Postfach 5775 3001 Bern

5. Transportunternehmen / entreprises de transport / Imprese di trasporto

BLS AG	Genfergasse 11 3001 Bern
BLS Netz AG	Genfergasse 11 3001 Bern
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG	Matterhorn Gotthard Bahn Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG	Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
RhB Rhätische Bahn AG	Bahnhofstrasse 25 Postfach 7002 Chur
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG Kommunikation, Public Affairs und Regulation	Hilfikerstrasse 1 3000 Bern 65

6. Organisationen/ organisations/ organizzazioni

Alliance SwissPass	Länggassstrasse 7 3012 Bern
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative Hellgasse 23 6460 Altdorf mailto:info@alpeninitiative.ch
Automobil Club der Schweiz ACS	Wasserwerkstrasse 39 3000 Bern 13
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK	Haus der Kantone Speichergasse 6 3000 Bern 7
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA	Spitalgasse 32 3000 Bern 7
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IGÖV	Leimenstrasse 42 4051 Basel
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren FDK	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach

	3000 Bern 7
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
Konsumentenforum kf	Belpstrasse 11 3007 Bern
Lötschberg-Komitee	c/o Rechtsbüro Amherd Carlen Truffer act Furkastrasse 25 Postfach 140 3900 Brig
Pro Bahn Schweiz	8000 Zürich
RAILplus	Hintere Bahnhofstrasse 85 Postfach 5001 Aarau
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)	Wölflistrasse 5 3006 Bern
Schweizerischer Tourismusverband STV	Finkenhübelweg 11 3012 Bern
Stiftung für Konsumentenschutz SKS Fondation pour la protection des consommateurs Fondazione per la protezione dei consumatori	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23
strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS	Wölflistrasse 5 Postfach 690 3000 Bern 22
Touring Club der Schweiz (TCS)	Chemin de Blandonnet 4 C.P. 82 1214 Vernier
Trasse Schweiz AG	Schwarztorstrasse 31 Postfach 3001 Bern
Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici	Dählhölzliweg 12 3000 Bern 6
Verkehrs-Club der Schweiz VCS	Aarberggasse 61 Postfach 8676 3001 Bern
Wettbewerbskommission WEKO	Hallwylstrasse 4 3003 Bern



5 janvier 2023

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

Rapport sur les résultats de la 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.

En résumé, les résultats de la consultation (54 prises de positions) sont les suivants :

- Il existe un large consensus sur le fait que les points de chargement des automobiles actuellement exploités constituent des offres pratiques aux avantages multiples, en premier lieu pour les régions concernées, mais aussi en matière d'environnement. Dans ce contexte, tous les participants à la consultation jugent le projet globalement positif.*
- Le projet n'a de conséquences directes que pour les cantons de Berne, du Valais, des Grisons et d'Uri. La CTP et les cantons qui ne sont pas directement concernés par le projet approuvent unanimement le projet. Les cantons de Berne et d'Uri approuvent le projet sans proposer de modifications. Le canton des Grisons n'est pas d'accord avec le changement de système en matière de financement du matériel roulant. Bien que le canton du Valais soutienne le projet, il souhaite que le chargement des automobiles au Simplon soit cofinancé par la Confédération en cas de fermeture prolongée de la route du col. Le canton du Valais critique également le moment choisi pour changer de système en matière de financement du matériel roulant.*
- Le financement du matériel roulant sur le marché des capitaux est en principe jugé positif. Les exploitants des points de chargement des automobiles critiquent toutefois le fait que le changement de système intervienne à un moment où ils doivent faire face à d'importantes acquisitions de matériel roulant. Ils craignent d'être contraints à augmenter leurs tarifs et attendent de la Confédération*



qu'elle octroie des cautionnements solidaires, comme en transport régional des voyageurs, lors de l'acquisition de fonds sur le marché des capitaux.

- *Certains milieux consultés demandent que les contributions à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire soient également prélevées sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et non sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).*

Table des matières

1	Contexte	4
1.1	Le projet de consultation	4
1.2	Déroulement de la consultation	4
2	Principaux résultats de la consultation.....	5
2.1	Position globale des participants à la consultation	5
2.2	Résultats	5
2.2.1	Renoncement à une prise de position	5
2.2.2	Approbation du projet	5
2.2.3	Remarques et motions en substance concernant le projet	5
	Liste des destinataires.....	7

1 Contexte

Cinq points de chargement des automobiles sont actuellement exploités en Suisse. Ils ont été soumis à une appréciation 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 couvrir ces investissements. 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. Pour trois des cinq points de chargement des automobiles (Loetschberg, Vereina, Furka), l'évaluation fait état d'une fonction de desserte fondamentale en complément au réseau des routes nationales, surtout en hiver. 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 au col de l'Oberalp a perdu en 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.

1.1 Le projet mis en consultation

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 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.

1.2 Déroulement de la consultation

La consultation s'est déroulée du 3 juin au 30 septembre 2022.

Au total, 73 destinataires ont été invités à prendre position et 54 prises de positions ont été reçues.

	Destinataires	Prises de position	Renonciation à une prise de position en substance
Cantons et CdC	27	27	8
Partis politiques	11	5	--
Associations faïtières (communes, régions de montagne)	3	2	--
Associations faïtières (économie)	8	5	--
Chemins de fer (exploitants des points de	3	3	--

chargement des automobiles)			
Organisations	21	11	
Particuliers	--	1	--

2 Principaux résultats de la consultation

2.1 Position générale des participants à la consultation

Il existe un large consensus sur le fait que les points de chargement des automobiles actuellement exploités constituent des offres pratiques aux avantages multiples, en premier lieu pour les régions concernées, mais aussi en matière d'environnement. Dans ce contexte, le projet est jugé globalement positif par tous les participants à la consultation.

Les chemins de fer concernés indiquent qu'ils sont sur le point de renouveler le matériel roulant pour le chargement des automobiles et jugent donc que le moment est inopportun pour changer de système de financement ; ils craignent que celui-ci ne les oblige à augmenter leurs tarifs. Ils attendent de la Confédération qu'elle leur permette d'obtenir les conditions les plus avantageuses possibles sur le marché des capitaux en leur accordant un cautionnement solidaire. Le canton du Valais souhaite que le chargement des automobiles au Simplon soit financé si la route du col est fermée pendant au moins quarante-huit heures. Le canton des Grisons refuse le changement de système en matière de financement du matériel roulant ; le canton d'Uri est d'accord, mais demande des cautionnements solidaires de la part de la Confédération.

2.2 Résultats

L'évaluation est présentée sous forme de tableau. Toutes les prises de position ont été publiées dans un document séparé sur le site Web de la Chancellerie fédérale (ChF).

2.2.1 Renonciation à une prise de position

Cantons SO, OW, AI, AR, TI, SH, GL, ZH
Association des communes suisses

2.2.2 Approbation du projet

Cantons VD, AG, GE, SZ, SG, LU, ZG, GL, BE, JU, NE, TG, BL
CTP

2.2.3 Remarques et revendications concernant le projet

	Remarques	Revendications
Cantons et CTP		FR, GR, VS, BS, NW, UR
Partis politiques	PLR, UDC	Le Centre, PS,
Associations faïtières (communes, régions de montage)		Oberwallis Verkehr
Associations faïtières (économie)		USS, economiesuisse, USAM, FST
Chemins de fer		BLS, RhB, MGB
Organisations		COMCO, SPR, Greenpeace, Pro Velo, ATE, Initiative des Alpes, auto-suisse, LITRA, SAB, TCS, UTP
Particuliers		1

- La majorité des cantons et la CTP soutiennent le projet du Conseil fédéral. Parmi les cantons concernés, Berne, les Grisons, Uri et le Valais approuvent le projet. Le canton des Grisons n'est pas d'accord avec le changement de système de financement, car il craint que les chemins de fer soient contraints d'augmenter leurs tarifs, ce qu'il refuse. Bien que le canton du Valais soutienne le projet, il souhaite que le chargement des automobiles au Simplon soit financé par la Confédération si la route du col est fermée pendant 48 heures ou plus. Le canton du Valais critique également le moment choisi pour changer de système de financement du matériel roulant. Le canton d'Uri est d'accord sur le principe de changer de système, mais demande des cautionnements solidaires de la part de la Confédération. Les autres cantons sont d'accord sur le principe, bien que certains demandent des précisions sur quelques points du projet.
- Le changement de système en matière de financement du matériel roulant est controversé. Les chemins de fer concernés font remarquer que les tarifs de chargement ne peuvent pas être augmentés. Ils attendent une baisse de la contribution de couverture et que la Confédération accorde des cautionnements solidaires afin que les entreprises puissent obtenir des crédits avantageux sur le marché des capitaux. Le canton des Grisons soutient la position des chemins de fer concernés et le canton du Valais critique le moment choisi pour changer de système. À l'instar des chemins de fer, le canton d'Uri exige des cautionnements solidaires de la Confédération pour financer le matériel roulant.
- Les associations environnementales (Initiative des Alpes, Greenpeace, Pro Velo) ainsi que l'ATE attendent que l'infrastructure ferroviaire soit également financée par le FORTA et que tous les points de chargements des automobiles, y compris le Simplon, soient soutenus financièrement. En revanche, des associations telles qu'economiesuisse, auto-suisse et routesuisse approuvent le financement proposé et attendent que les usagers supportent davantage les coûts.
- Le Surveillant des prix signale que les augmentations de prix sont problématiques pour des raisons de politique régionale. Il estime que l'incitation à exploiter la marge de paiement est contraire à la législation suisse sur la concurrence ; le cas échéant, il devrait examiner les augmentations de prix. La COMCO exige que les demandeurs ne soient pas discriminés par des différenciations des prix.
- Parmi les partis politiques, le Centre, le PLR, l'UDC ainsi que le PS ont pris position. Le PLR approuve le projet et attend des exploitants qu'ils compensent les augmentations de coûts par des hausses de tarifs avant de chercher à obtenir des indemnités de la Confédération. Le Centre apprécierait que les moyens financiers pour les points de chargement des automobiles proviennent exclusivement du financement du trafic routier. Le PS est d'avis que les points de chargement des automobiles doivent être soutenus financièrement si nécessaire, et ce tant au niveau des investissements qu'au niveau de l'exploitation. Le matériel roulant doit notamment continuer à être financé à fonds perdus. L'UDC est favorable au financement externe du matériel roulant et au financement par des fonds provenant aussi bien du financement de la route que du FIF.
- Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) souligne l'importance des points de chargement des automobiles pour les régions de montagne. Il s'oppose au changement de système en matière de financement du matériel roulant, car il craint que cela n'entraîne des hausses de tarifs. De plus, il convient d'adapter les systèmes de paiement aux points de chargement à la vignette électronique.
- Le soutien au point de chargement des automobiles au Simplon est demandé à plusieurs reprises (par ex. par le canton du Valais, *Oberwallis Verkehr & Tourismus*, PS, Fédération Suisse du Tourisme [FST]). L'accent est mis sur les investissements à effectuer aux points de chargement, mais aussi (canton du Valais) sur les contributions à l'exploitation lorsque la route du col du Simplon est fermée pendant une longue période.
- Certains (economiesuisse, TCS) demandent l'établissement de valeurs seuils en dessous desquelles un point de chargement des automobiles doit cesser son activité.

Liste der Adressaten

Liste des destinataires

Elenco dei destinatari

Art. 4, al. 3, de la loi fédérale du 18 mars 2005 sur la procédure de consultation (LCo ; RS 172.061)

1.	Kantone / Cantons / Cantoni.....	8
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale.	10
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni d montagna.....	11
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia	11
5.	Transportunternehmen / entreprises de transport / Imprese di trasporto.....	12
6.	Organisationen/ organisations/ organizzazioni	12

1. Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Neumühlequai 10 Postfach 8090 Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern	Postgasse 68 3000 Bern 8
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri	Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Regierungsgebäude Bahnhofstrasse 9 Postfach 1260 6431 Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6061 Sarnen
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Dorfplatz 2 Postfach 1246 6371 Stans
Staatskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug	Seestrasse 2 Regierungsgebäude am Postplatz 6300 Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Marktplatz 9 4001 Basel
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Regierungsgebäude Rathausstrasse 2 4410 Liestal
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Beckenstube 7 8200 Schaffhausen

Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude 9102 Herisau
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Chur
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5001 Aarau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude Zürcherstrasse 188 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6 6500 Bellinzona
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Place du Château 4 1014 Lausanne
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Planta 3 1950 Sion
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Le Château Rue de la Collégiale 12 2000 Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 Case postale 3964 1211 Genève 3
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	Sekretariat Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern

2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale

Die Mitte Le Centre Alleanza del Centro	Generalsekretariat Hirschengraben 9 Postfach 3001 Bern
Eidgenössisch-Demokratische Union EDU Union Démocratique Fédérale UDF Unione Democratica Federale UDF	Postfach 3602 Thun
Ensemble à Gauche EAG	Case postale 2070 1211 Genève 2
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	Nägelligasse 9 Postfach 3001 Bern
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	Generalsekretariat Neuengasse 20 Postfach 3001 Bern
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	Waisenhausplatz 21 3011 Bern
Grünliberale Partei Schweiz glp Parti vert'libéral Suisse pvl Partito verde liberale svizzero pvl	Monbijoustrasse 30 3011 Bern
Lega dei Ticinesi (Lega)	Via Monte Boglia 3 Case postale 4562 6904 Lugano
Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST	Postfach 8721 8036 Zürich
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	Generalsekretariat Postfach 8252 3001 Bern
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	Zentralsekretariat Theaterplatz 4 Postfach 3001 Bern

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri	Laupenstrasse 35 3008 Bern
Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere	Monbijoustrasse 8 Postfach 3001 Bern
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna	Seilerstrasse 4 Postfach 3001 Bern

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Schwarztorstrasse 26 Postfach 3001 Bern
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Laurstrasse 10 5201 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Postfach 4182 4002 Basel

Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23
Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	Hans-Huber-Strasse 4 Postfach 1853 8027 Zürich
Travail.Suisse	Hopfenweg 21 Postfach 5775 3001 Bern

5. Transportunternehmen / entreprises de transport / Imprese di trasporto

BLS AG	Genfergasse 11 3001 Bern
BLS Netz AG	Genfergasse 11 3001 Bern
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG	Matterhorn Gotthard Bahn Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG	Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
RhB Rhätische Bahn AG Chemin de fer rhétique Ferrovie retiche	Bahnhofstrasse 25 Postfach 7002 Chur
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG Kommunikation, Public Affairs und Regulation Chemins de fer fédéraux CFF SA Communication, affaires publiques et régulation Ferrovie federali svizzere FFS SA Communication, public affairs e regolamentazione	Hilfikerstrasse 1 3000 Bern 65

6. Organisationen/ organisations/ organizzazioni

Alliance SwissPass	Länggassstrasse 7 3012 Bern
Alpen-Initiative Initiative des Alpes	Alpen-Initiative Hellgasse 23

Iniziativa delle Alpi	6460 Altdorf
Automobil Club der Schweiz ACS Automobile Club de Suisse ACS Automobile Club Svizzero ACS	Wasserwerksgasse 39 3000 Bern 13
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz DTAP Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente DCPA	Haus der Kantone Speichergasse 6 3000 Bern 7
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA Service d'information pour les transports publics LITRA Servizio d'informazione per i trasporti pubblici LITRA	Spitalgasse 32 3000 Bern 7
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IGöV Communauté d'intérêts pour les transports publics CITRAP	Leimenstrasse 42 4051 Basel
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren FDK Conférence des directeurs cantonaux des finances CDF Conferenza dei direttori cantonali delle finanze CDF	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici CTP	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
Konsumentenforum kf	Belpstrasse 11 3007 Bern
Lötschberg-Komitee Comité du Loetschberg Comitato del Lötschberg	c/o rieder . pfammatter . bregy Postfach 573 3900 Brig-Glis
Pro Bahn Schweiz	8000 Zürich
RAILplus	Hintere Bahnhofstrasse 85 Postfach 5001 Aarau
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG) Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG) Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)	Wölflistrasse 5 3006 Bern
Schweizerischer Tourismusverband STV Fédération suisse du tourisme FST Federazione svizzera del turismo	Finkenhübelweg 11 3012 Bern
Stiftung für Konsumentenschutz SKS Fondation pour la protection des consommateurs Fondazione per la protezione dei consumatori	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23
strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS	Wölflistrasse 5

routesuisse - Fédération routière suisse FRS	Postfach 690 3000 Bern 22
Touring Club der Schweiz (TCS) Touring Club Suisse (TCS) Touring Club Svizzero (TCS)	Chemin de Blandonnet 4 C.P. 82 1214 Vernier
Schweizerische Trassenvergabestelle (TVS) Service suisse d'attribution des sillons (SAS) Servizio di assegnazione delle tracce (SAT)	Schwarztorstrasse 31 Postfach 3001 Bern
Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics (UTP) Unione dei trasporti pubblici (UTP)	Dählhölzliweg 12 3000 Bern 6
Verkehrs-Club der Schweiz VCS Association transports et environnement ATE Associazione traffico e ambiente TTA	Aarberggasse 61 Postfach 8676 3001 Bern
Wettbewerbskommission WEKO Commission de la concurrence COMCO Commissione della concorrenza COMCO	Hallwylstrasse 4 3003 Bern