



Juillet 2018

Guide des contributions d'investissement aux installations ferroviaires du transport de marchandises

D'après l'ordonnance du 1^{er} juillet 2016 sur le
transport de marchandises

Référence du dossier : BAV-224.04-00001/00026

Table des matières

| | | |
|----|---|----|
| 1 | Introduction | 2 |
| 2 | Objets à encourager | 3 |
| 3 | Critères d'encouragement..... | 5 |
| 4 | Compétence pour le traitement de demandes | 6 |
| 5 | Dépôt de la demande | 6 |
| 6 | Examen de la demande | 8 |
| 7 | Décision de financement..... | 11 |
| 8 | Décision | 12 |
| 9 | Paiement..... | 14 |
| 10 | Mise en œuvre du projet encouragé..... | 15 |
| 11 | Frais de procédure | 15 |

Pour toute information complémentaire, veuillez-vous adresser à : gueterverkehrsanlagen@bav.admin.ch



1 Introduction

1.1 Objectifs et mesures de promotion des installations ferroviaires privées du transport de marchandises

La Confédération encourage le transport de marchandises par chemin de fer. Les offres de transport ferroviaire de marchandises devraient être autofinancées et durables¹. De surcroît, le transport de marchandises devrait être caractérisé par une interaction efficace entre les modes de transport (co-modalité).

Le trafic lourd transalpin sur les itinéraires de transit dans l'espace alpin est régi par un objectif de transfert spécifique (art. 3 LLTM)² fondé sur l'art. 84 de la Constitution fédérale³. La Constitution fédérale dispose que le trafic de transit transalpin de marchandises s'effectue par chemin de fer. Un des objectifs de la LLTM est de limiter les trajets routiers transalpins à 650 000 par an au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard.

Dans le cadre de la politique du transport de marchandises de la Confédération, des mesures de soutien financier aux installations privées de transport de marchandises sont prévues. Ces mesures concernent les contributions à l'investissement dans *la construction, l'extension ou le renouvellement de voies de raccordement ou d'installations de transbordement du transport combiné (ITTC)*.

1.2 But du guide

Le présent guide est une aide aux requérants qui demandent à la Confédération un soutien financier pour des installations privées de transport ferroviaire de marchandises. Il explique les conditions et identifie les objets à financer. Les requérants peuvent évaluer l'éligibilité de leur projet sur la base des critères décrits. Le présent guide contient également des instructions sur la soumission d'une demande et des informations sur la procédure d'examen. Il vise à faciliter la présentation d'une demande.

En plus du guide, il existe des formulaires à remplir pour soumettre la demande.

1.3 Bases légales

- Loi fédérale du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (loi sur le transport de marchandises, LTM ; RS 742.41)
- Loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (loi sur le transfert du transport de marchandises, LLTM ; RS 740.1)
- Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin ; RS 725.116.2)
- Loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (loi sur les subventions, LSu ; RS 616.1)
- Loi fédérale du 12 juin 2009 régissant la taxe sur la valeur ajoutée (loi sur la TVA, LTVA ; RS 641.20)
- Ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises par les entreprises de chemin de fer ou de navigation (ordonnance sur le transport de marchandises, OTM ; RS 742.411)

¹ RS 742.41 ; loi fédérale du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (loi sur le transport de marchandises, LTM)

² RS 740.1 ; loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (loi sur le transfert du transport de marchandises, LLTM)

³ RS 101 ; Constitution fédérale

- Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments de l'Office fédéral des transports (ordonnance sur les émoluments de l'OFT, OEmol-OFT ; RS 742.102)

2 Objets à encourager

En exécution de l'art. 8 LTM, la Confédération fournit des contributions d'investissement dans *la construction, l'extension ou le renouvellement d'installations de transbordement du transport combiné (ITTC) ou de voies de raccordement*. Elle peut aussi encourager des ITTC situées à l'étranger (art. 8, al. 4, LTM). L'OTM, dans sa deuxième section, réglemente les dispositions d'exécution. Les objets individuels à encourager sont spécifiés ci-après.

2.1 Construction et extension

Dans le cadre d'une *nouvelle construction*, une installation entièrement neuve est construite. En cas d'*extension*, des mesures de génie civil et d'organisation entraînent une augmentation de la capacité de transbordement et le traitement de volumes de transport supplémentaires par chemin de fer. Les quantités transportées ou le volume de transbordement doivent être augmentés d'au moins 10 %.

2.2 Renouvellement

Un *renouvellement* consiste à assainir des installations. Aucune modification n'est apportée à la disposition ni à l'équipement technique. Les mesures d'assainissement n'augmentent pas de façon significative la capacité d'une installation. Le renouvellement prolonge la durée de vie d'une installation. Dans le cas des voies de raccordement, les travaux de renouvellement comprennent, par exemple, le remplacement partiel ou total du ballast, des traverses et du matériel ferroviaire. La maintenance doit être distinguée du renouvellement. Les travaux de maintenance ne sont pas pris en charge. La maintenance structurelle a pour but d'assurer la fonctionnalité d'une installation pendant toute sa durée de vie prévue.

2.3 Installations privées de transport de marchandises en Suisse

Les définitions et dispositions suivantes s'appliquent aux installations de transport de marchandises de Suisse :

- *Installations de transbordement du transport combiné (ITTC)* : installations fixes et équipements de transbordement, y compris les véhicules utilisés pour transférer des conteneurs d'un mode de transport à un autre ;
- *Voies de raccordement* : les voies, y compris leurs installations, qui desservent un bâtiment ou un terrain et sont utilisées exclusivement pour le transport de marchandises, mais qui, selon l'art. 62 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), ne font partie ni de l'infrastructure ni des chemins de fer.
- *Voies-mères et voies de liaison* : catégories de voies de raccordement. Les voies-mères sont les voies qui relient les différentes voies du réseau ferré public. Les voies de liaison sont les voies qui relient les raccordés au réseau ferré, à la voie-mère ou à la voie d'un raccordé aval. En ce qui concerne les voies-mères, aucune distinction n'est faite entre les installations communales, cantonales ou privées.
- *Dispositifs de raccordement* : conformément à l'art. 2 OTM, dispositifs servant à relier la voie de raccordement à l'infrastructure ferroviaire, par exemple branchements de raccordement, aiguilles de protection, dispositifs de déraillement, installations de la ligne de contact, du retour du courant de traction et de mise à la terre ainsi que les signaux, y compris leur intégration dans le système de sécurité. Les dispositifs de raccordement ne sont pas financés par la Confédération au moyen de contributions d'investissement conformément au présent guide.
- L'art. 10 OTM fait également une distinction entre les installations privées de transport de marchandises dont le volume d'investissement est *supérieur ou inférieur à 5 millions de francs*.

- Des dispositions spéciales s'appliquent aux ITTC d'importance nationale en matière de politique des transports, de grands terminaux qui assument une fonction de passerelle et jouent un rôle important pour un grand nombre d'acteurs du marché.

2.4 Installations privées dédiées au transport de marchandises à l'étranger

D'après l'art. 4, al. 2, OTM, la Confédération peut également contribuer à la *construction* ou à l'*extension d'ITTC à l'étranger* sous forme de contributions à fonds perdus ou de prêts sans intérêts remboursables, à condition que ce soit dans l'intérêt de la politique suisse des transports ou de l'environnement. Aucune contribution à l'investissement ne peut être allouée à des voies de raccordement ou au renouvellement d'ITTC à l'étranger.

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble des différents objets subventionnés selon les ch. 2.3 et 2.4 :

| OBJETS SUBVENTIONNÉS | NOUVELLE CONSTRUCTION | EXTENSION | RENOUVELLEMENT |
|--|-----------------------|-----------|----------------|
| VOIE DE RACCORDEMENT | | | |
| Volume d'investissements < 5 millions de francs | √ | √ | √ |
| Volume d'investissements > 5 millions de francs | √ | √ | √ |
| ITTC | | | |
| Volume d'investissements < 5 millions de francs | √ | √ | √ |
| Volume d'investissements > 5 millions de francs | √ | √ | √ |
| Installation importante pour la politique des transports nationale | √ | √ | √ |
| Installation à l'étranger | √ | √ | -- |

3 Critères d'encouragement

L'art. 8 LTM fixe des critères d'éligibilité à la promotion des installations ferroviaires privées de transport de marchandises, qui sont développés plus en détail dans l'OTM (en particulier aux art. 4 à 8)⁴.

3.1 Conditions d'éligibilité à l'encouragement

- *Objets subventionnés* : Seuls les projets classés comme objets subventionnés au chapitre 2 du présent guide peuvent bénéficier d'un financement.
- *Quantités minimales* :
 - Les contributions d'investissement à une voie de raccordement ne sont versées que si *au moins 12 000 tonnes ou 720 wagons complets* par an y sont transportés. Seules les quantités qui ne doivent pas être transportées de toute façon par le rail en raison des dispositions légales sont déterminantes (art. 5, al. 1, OTM).
 - Les contributions d'investissement dans une ITTC ne sont versées que si *au moins 5000 EVP⁵ par an* y sont transbordés entre les moyens de transport (art. 5, al. 2, OTM).
- *Conditions à remplir par le requérant* (conformément à l'art. 5, al. 3 et 4, OTM). Les contributions d'investissement ne sont versées que si les conditions suivantes sont remplies :
 - Le requérant participe à l'investissement avec ses fonds propres.
 - Le requérant garantit un accès non discriminatoire. Pour les petits projets, cette garantie n'est pas une condition obligatoire. Dans ce cas, la contribution d'investissement est réduite. En général, les petites installations sont utilisées principalement pour des processus logistiques internes.
 - Si le terminal est une ITTC d'importance nationale pour la politique des transports, le requérant doit être une *société indépendante et propriétaire* de l'installation.
- *Conditions à remplir par le projet* :
 - L'exploitation est en principe autofinancée, ce qui doit être démontré de manière plausible par le requérant.
 - Le projet s'inscrit dans la logique de la conception relative au transport ferroviaire de marchandises adoptée par le Conseil fédéral⁶.
 - Le projet d'investissement est réalisable sur les plans technique, organisationnel et fonctionnel.
- Aucune aide financière n'est versée pour les projets dont la contribution d'encouragement est inférieure à CHF 30 000 (limite *de minimis* ; art. 8, al. 5, OTM).

3.2 Dispositions concernant les installations de transport de marchandises à l'étranger :

Outre les conditions énumérées au ch. 3.1, des dispositions particulières s'appliquent aux installations situées à l'étranger.

a Subsidiarité

L'encouragement de la Confédération à l'étranger est subsidiaire à celui d'autres Etats, collectivités locales ou organes étatiques. Le soutien de deux parties, c'est-à-dire le soutien à la fois de la Confédération et d'une autorité étatique étrangère, est exclu. La Confédération suisse ne peut promouvoir des projets qu'avec l'accord de l'Etat dans lequel ils sont prévus.

⁴ L'encouragement des installations portuaires conformément à l'art. 8, al. 6, LTM n'est pas traité dans le présent guide. Il s'agit d'un cas particulier d'encouragement sans processus standardisé.

⁵ EVP est une unité de conteneur standardisé (*Twenty Foot Equivalent Unit*).

⁶ www.bav.admin.ch > Thèmes de A à Z > Fret ferroviaire > Conception relative au transport ferroviaire de marchandises

b Installations éligibles à l'étranger

Les ITTC à l'étranger ne sont éligibles pour un encouragement que si elles répondent *cumulativement* aux critères suivants :

- L'installation sert principalement au transfert du trafic lourd transalpin à travers la Suisse.
- L'installation est principalement utilisée pour le report modal du fret routier continental (relations continentales de TC).
- Le besoin de capacités supplémentaires de transbordement du TC dans la région est attesté.
- Le requérant est une entreprise de droit privé dont au moins 50 % est en mains privées.
- Le raccordement de l'installation à l'infrastructure ferroviaire correspond aux paramètres d'infrastructure du Corridor Rhin-Alpes et de la NLFA. Les installations subventionnées doivent être en mesure d'accueillir et de traiter les trains conformes à la norme « Corridor » (longueur 750 m, poids 2000 t et profil PC80).

De plus, chacun des critères suivants exclut les investissements dans des installations à l'étranger :

- L'ITTC à l'étranger sert au trafic d'import/export non transalpin concernant la Suisse (art. 4, al. 2, OTM).
- L'objectif ou les fonctionnalités du système sont hautement spécialisés ou l'installation ne dessert qu'un seul client (« terminaux d'entreprise »).

4 Compétence pour le traitement de demandes

La section Trafic marchandises de l'Office fédéral des transports (OFT) est seule responsable du traitement et de l'évaluation des demandes. Dans la mesure du possible, le traitement a lieu dans un délai de 2 ou 4 mois selon que le volume d'investissement du projet est inférieur ou supérieur à 5 millions de francs, à partir du moment où *le dossier de la demande est complet*. Il se termine par la notification de la décision (allocation ou refus) ou par le retrait de la demande. Le requérant ne bénéficie pas d'un *délai de traitement garanti*.

5 Dépôt de la demande

Le dépôt de la demande est régi par l'art. 10 OTM. Lorsqu'un projet concerne à la fois des voies de raccordement et des ITTC, elles sont considérées comme des projets sectoriels pour lesquels il faut présenter une demande conjointe.

5.1 Requérant

La condition à remplir afin de pouvoir demander une aide financière pour les ITTC ou pour les voies de raccordement est d'être *propriétaire ou exploitant privé*. En règle générale, il faut aussi être inscrit au *registre du commerce*. Les gestionnaires d'infrastructure nationaux ne peuvent pas être requérants, dans la mesure où cela est prévu dans leur convention sur les prestations conclue avec l'OFT. Les gestionnaires d'infrastructure étrangers sont également exclus en tant que requérants. Les cantons et les communes, peuvent déposer des demandes pour des voies de raccordement dont ils sont propriétaires.

Les entreprises ou associations agissant sur mandat d'un propriétaire ou d'un exploitant peuvent également présenter une demande moyennant l'autorisation appropriée. Dans ces cas, toutefois, elles ne sont ni requérantes ni destinataires de la décision.

5.2 Forme de la demande

Les aides financières ne sont accordées que sur demande. Le requérant adresse sa demande d'aide financière à :

Office fédéral des transports
Section Trafic marchandises
3003 Berne

güterverkehrsanlagen@bav.admin.ch

Le dossier de demande doit être soumis par voie électronique et avec une *signature juridiquement valable sur papier*. Il y a lieu d'utiliser, entre autres, les formulaires de l'OFT⁷.

5.3 Contenu de la demande

La demande pour un projet dont le volume d'investissement est inférieur à *5 millions de francs* doit contenir les documents suivants (art. 10 OTM) :

- page de titre « demande de contributions d'investissement aux installations ferroviaires privées du transport de marchandises »
- le cas échéant, l'autorisation de construire
- le devis détaillé à +/- 10 % d'exactitude (pour l'ensemble du projet)
- des indications sur les contributions allouées par des cantons ou des tiers ainsi que sur d'autres prestations des pouvoirs publics
- une estimation du volume à transporter et le cas échéant une statistique des cinq dernières années
- une décision de principe sur le raccordement au réseau ferré du gestionnaire d'infrastructure (seulement en cas de nouvelle construction)
- si possible les indications déjà fournies sur la décision d'accord de l'OFT en matière de capacité technique et d'autorisation d'exploiter de l'entreprise ferroviaire (auto-déclaration)
- des plans de situation (1 :200 / 1 :500 / 1 :1000)

En sus des documents précités, la demande pour un projet d'un volume d'investissement *supérieur à 5 millions de francs* doit inclure les documents suivants :

- les formulaires avec un devis détaillé (les formulaires et leur notice sont disponibles sur demande à l'OFT, section Trafic marchandises)
- un plan d'affectation (1 :200 / 1 :500 / 1 :1000)
- des indications sur le raccordement ferroviaire planifié
- pour les ITTC : le raccordement routier planifié
- le dernier rapport de gestion (y c. rapport du réviseur sur les trois derniers exercices).

L'OFT peut demander des *documents supplémentaires* si nécessaire.

5.4 Début anticipé des travaux ou de la passation de marchés

Conformément à l'art. 26 de la loi fédérale sur les aides financières et les indemnités (LSu, RS 616.1) le requérant ne peut commencer la construction d'une installation ou effectuer des acquisitions importantes qu'une fois que l'aide financière ou l'indemnité lui a été assurée définitivement ou en principe ou lorsque l'autorité compétente lui a donné l'autorisation de le faire. Si le requérant commence la construction ou passe un marché sans permis, aucune prestation ne lui sera accordée.

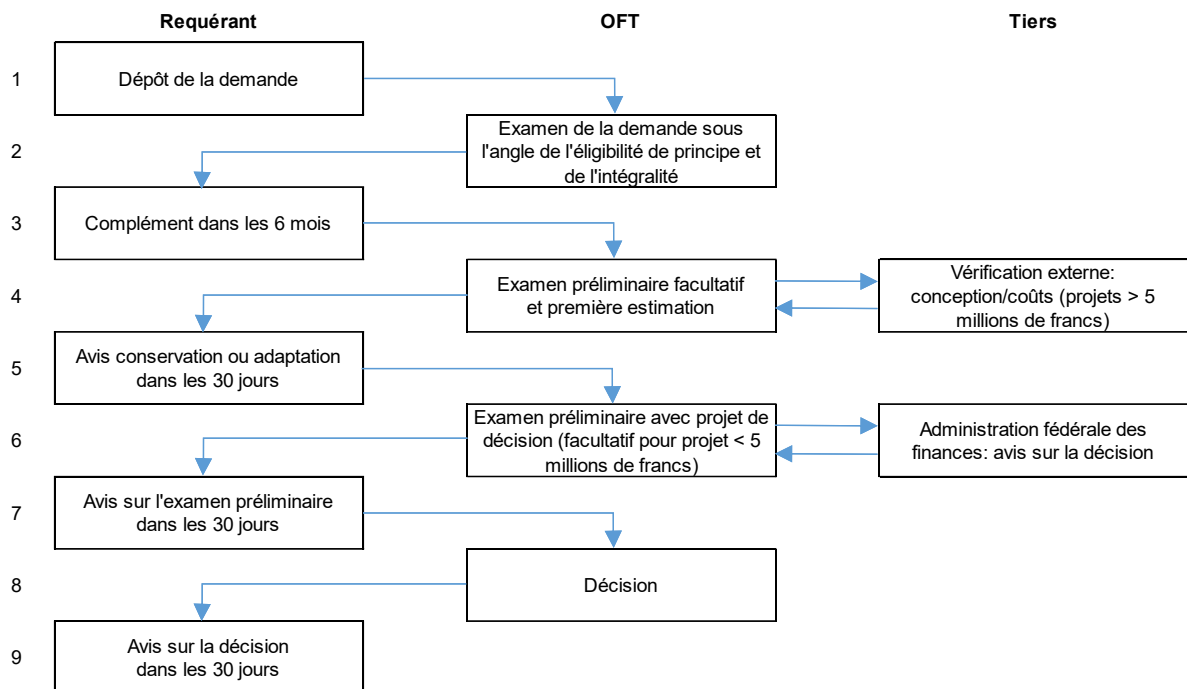
Si la mise en œuvre d'un projet doit commencer avant l'émission de la décision d'allouer une contribution, il faut demander à l'OFT l'autorisation d'anticiper la construction ou la passation de marché. La demande doit contenir une description du projet avec des *informations approximatives sur les coûts*,

⁷ www.bav.admin.ch > Thèmes de A à Z > Fret ferroviaire > Contributions d'investissement pour les installations ferroviaires privées de triage et de transbordement

les *quantités prévues de transport ou de transbordement* et un *calendrier*. Si la demande est approuvée, l'*autorisation* est limitée à un maximum de 6 mois. Pendant cette période, la demande complète doit avoir été soumise, faute de quoi ladite autorisation est caduque. Une autorisation ne donne droit à aucun encouragement. L'encouragement n'est accordé que par la décision d'allouer une contribution.

6 Examen de la demande

6.1 Déroulement de l'examen de la demande



6.2 Contrôle de l'exhaustivité

La première étape après la réception de la demande consiste à examiner l'exhaustivité de celle-ci ainsi que l'éligibilité du projet. Si la demande ne concerne pas un tel objet subventionné ou ne répond pas aux critères, la demande sera rejetée. Les demandes incomplètes doivent être complétées dans un délai de *six mois*, faute de quoi elles seront supprimées.

6.3 Examen préliminaire de l'éligibilité

L'examen préliminaire permet à l'OFT et au requérant de discuter du projet. Lors de l'examen préliminaire, l'OFT annonce comment une demande est susceptible d'être évaluée, où il y a des incertitudes et comment des ajustements du projet pourraient améliorer l'évaluation. Il s'agit d'une *évaluation provisoire*.

6.4 Examen de la demande

L'examen de la demande comprend les étapes suivantes :

- Examen de l'éligibilité
- Examen des coûts imputables
- Calcul des prestations imputables
- Examen des avantages de tiers
- Examen du requérant (solvabilité, expérience, organisation)
- Examen de la viabilité du projet (adéquation technique, rentabilité, demande)

a Examen de l'éligibilité

L'éligibilité de la demande est examinée sur la base des critères du chapitre 3.

b Examen des coûts imputables

L'OFT détermine les coûts imputables au cas par cas.

Coûts imputables : Selon l'art. 7 OTM, les coûts de planification du projet, de préparation, de construction et les coûts accessoires de construction ainsi que toutes les dépenses d'équipement ferroviaire fixe sont éligibles. Pour les ITTC, ces coûts peuvent également être facturés *dans le périmètre du terminal*. Les dépenses directement nécessaires à l'utilisation d'un système subventionné sont intégralement imputables. Les véhicules utilisés pour le transbordement de conteneurs de transport peuvent être imputés s'ils sont attachés à un emplacement (reachstacker).

Les coûts de l'installation qui sont par ailleurs avantageux pour le requérant ou des tiers sont imputables partiellement. L'OFT réduit également le montant des coûts éligibles si les coûts totaux ou certains éléments de coûts dépassent le niveau usuel pour des systèmes comparables (art. 7, al. 5, OTM).

Dans des *cas individuels justifiés*, les coûts *d'acquisition de terrains* des ITTC peuvent être *imputables* (art. 7, al. 4, OTM). L'acquisition de terrains est imputable dans des cas exceptionnels si cela est absolument nécessaire à la mise en œuvre du projet et si l'utilisation du terrain ne peut pas être assurée par d'autres moyens. La priorité est donnée à des solutions de rechange appropriées, c'est-à-dire à des mesures plus simples, plus efficaces ou moins coûteuses, telles que la location ou le bail foncier, avant l'encouragement financier de l'acquisition de terrains. Les coûts d'acquisition de terrains, tels que la vente d'un terrain d'une société mère à une filiale à des prix supérieurs aux coûts d'acquisition initiaux, ne sont pas imputables.

Si l'installation n'est plus utilisée pour son usage initial, la Confédération peut recouvrer les subventions pour l'achat de terrains. L'option de recouvrement s'applique également après la fin de la durée de vie utile de l'installation subventionnée.

Les coûts non imputables au sens de l'art. 7, al. 3, OTM sont (liste non exhaustive) :

- les coûts des moyens de traction ;
- les coûts du dispositif de raccordement (art. 2, let. d, OTM) ;
- les indemnités dues aux autorités et aux commissions ;
- les coûts de capital, les coûts d'acquisition et de rémunération de crédits de construction ainsi que les coûts de garantie des aides financières et de couverture du risque de change ;
- l'entretien des ITTC et des voies de raccordement ;
- le démantèlement sans remplacement de branchements et de sections de voie ;
- les coûts des équipements de transbordement afférents aux voies de raccordement ;
- les coûts des parties de l'installation qui servent à fournir une prestation complémentaire telles que les dépôts de conteneurs vides, les ponts-basculés ferroviaires ou les installations de lavage ou de réparation de conteneurs ;
- dans le cas d'une ITTC située à l'étranger, seule la partie de l'installation requise pour le transbordement du trafic transalpin à travers la Suisse est prise en compte ;
- la perte de valeur par démolition d'installations existantes.

Projets initiés par des tiers : Si un renouvellement s'avère nécessaire en raison d'un projet d'un tiers qui n'est pas lié à l'installation privée de transport de marchandises, le renouvellement n'est pas dans l'intérêt de la Confédération (art. 7, let. b, LSu). Dans ces cas, la Confédération ne peut soutenir l'installation qu'à hauteur des coûts du renouvellement requis (si, par exemple, une voie de raccordement doit être posée en raison de la construction d'une route communale, la durée de vie restante de l'installation détermine les coûts imputables).

c Calcul des prestations imputables

Seule la partie d'un projet nécessaire à la construction, à l'entretien ou à l'augmentation de la capacité d'une installation est imputable. Si une installation sert également à des activités non subventionnées, les coûts ne sont imputables qu'au pro rata. Les quantités de transport qui doivent être transportées par le rail en vertu de dispositions légales ne sont pas imputables. A l'étranger, seuls les volumes de transport relatifs au trafic de fret transalpin à travers la Suisse sont pris en compte.

d Examen des avantages de tiers

Les avantages qu'un projet apporte à des tiers sont pris en compte de manière appropriée lors du calcul de l'aide financière et peuvent conduire à une réduction de la contribution fédérale (par exemple, l'utilisation d'un site libéré lors de la relocalisation d'une installation).

e Examen du requérant

Le requérant doit être en mesure de prouver qu'il peut réaliser un projet et exploiter l'installation de manière économique pendant toute la durée de vie utile de celle-ci. A cette fin, l'OFT examine la capacité professionnelle de l'organisation et des principales personnes impliquées dans le projet.

L'OFT vérifie également si la capacité financière du requérant est suffisante. Ce dernier doit confirmer que l'entreprise ne fait l'objet d'aucune procédure de poursuites, de faillite ou de conciliation, qu'il n'existe aucune circonstance mettant en cause sa solvabilité et qu'elle a payé ses impôts et cotisations sociales.

En cas de doutes sérieux quant à la capacité professionnelle du requérant, la demande peut être rejetée ou les contributions d'investissement peuvent être entièrement subordonnées à l'obligation de fournir des garanties bancaires.

f Examen de la viabilité du projet

La durabilité du projet doit être vérifiable, c'est-à-dire que la poursuite de l'exploitation sur toute la durée de vie utile de l'installation semble possible. Un projet doit donc être économiquement viable à long terme, techniquement adapté et satisfaire une demande.

En cas de doutes sérieux sur le projet, la demande peut être rejetée, les subventions réduites ou les contributions d'investissement entièrement subordonnées à l'obligation de fournir des garanties bancaires.

g Examen d'autres documents

Le requérant doit fournir toutes les informations nécessaires à l'évaluation. L'OFT peut nommer et consulter des experts neutres pour vérifier la plausibilité de certains détails. Selon l'art. 11 LSu, le requérant doit accorder à l'autorité compétente l'accès aux dossiers et l'accès sur place. Ces obligations continuent de s'appliquer après l'octroi de l'aide financière afin de permettre à l'autorité compétente d'effectuer les contrôles nécessaires à la mise en œuvre et de clarifier toute demande de recouvrement.

6.5 Vérifications de grands projets

Les projets d'un volume d'investissement supérieur à 5 millions de francs sont généralement soumis à un organisme de contrôle externe. Le contrôle externe, pour lequel le requérant paie une avance, comprend les coûts et la structure du projet. Ledit organisme ne commence pas tant que l'avance sur frais n'a pas été versée et que l'OFT n'a pas estimé que le devis est complet.

Conformément à l'art. 11 OTM, lors d'investissements supérieurs à 5 millions de francs, l'OFT décide de l'octroi d'une contribution en accord avec l'Administration fédérale des finances (AFF).

7 Décision de financement

7.1 Critères de dimensionnement de l'encouragement

La Confédération soutient les projets ayant le plus grand impact possible sur la réalisation des objectifs des politiques des transports, de l'environnement et de l'énergie de la Confédération. En conséquence, conformément à l'art. 8, al. 3, OTM, le projet peut bénéficier de taux de financement maximum si l'installation :

- correspond à la conception relative au transport ferroviaire de marchandises conformément à l'art. 3 LTM ;
- permet une haute efficacité des subventions ;
- aide à éliminer les goulets d'étranglement ;
- contribue à répondre aux besoins de capacité en transport combiné ou en transport par wagons complets ;
- est relié de manière optimale à l'infrastructure ferroviaire, portuaire ou routière ;
- réduit la consommation d'énergie du transport de marchandises et le rend plus écologique.

L'art. 8 LTM précise les contributions maximales d'encouragement. Les fourchettes de taux de contribution suivantes s'appliquent aux projets individuels :

| MONTANT MAXIMAL ET MINIMAL DE CONTRIBU- TION | NOUVELLE CONSTRUCTION | EXTENSION | RENOUVELLEMENT |
|--|--------------------------|-----------|---------------------|
| VOIE DE RACCORDE- MENT | | | |
| Installation en Suisse | 35-60 % | 35-60 % | 40 % |
| ITTC | | | |
| Installation en Suisse | 35-60 % | 35-60 % | 40 % |
| Installation en Suisse im- portante pour la politique nationale des transports | 35-80 % | 35-80 % | 40 % |
| Installation à l'étranger | 35-80 % | 35-80 % | Pas d'encouragement |

7.2 Détermination du montant de la contribution

Le montant de la contribution est déterminé en pourcentage des coûts imputables. Un taux de la contribution est défini à cet effet

Dans un premier temps, le taux de la contribution est déterminé sur la base de l'effet de transfert (quantités transportées) et de l'efficacité des subventions (quantités/coûts imputables). Plus le projet contribue à la réalisation de l'objectif d'un fret ferroviaire durable ou au transfert du transport transalpin et plus les coûts imputables du projet sont faibles par rapport au volume de transport imputable estimé, plus le pourcentage de la subvention qui en résulte est élevé.

Dans la deuxième étape, le taux définitif de la contribution est calculé en fonction des majorations et des abattements. Des suppléments sont attribués par exemple pour des projets d'importance nationale en matière de politique des transports, des déductions en cas de raccordement défavorable d'un projet à l'infrastructure routière ou ferroviaire ou si un projet en Suisse n'est pas conforme à la conception relative au transport ferroviaire de marchandises.

Les *fonds propres du requérant* doivent dans tous les cas s'élever à au moins 20 %. La Confédération réduit son aide financière si celle-ci, additionnée à d'autres subventions, dépasse 80 % des coûts imputables.

7.3 Types de financement

Alors que les contributions versées en Suisse sont exclusivement à fonds perdus, des prêts fédéraux sans intérêts remboursables sont également possibles pour les ITTC à l'étranger. L'OFT détermine la répartition des contributions d'investissement en contributions à fonds perdus et en prêts sur la base de l'impact probable de l'investissement sur le transfert du trafic marchandises lourd transalpin de la route au rail (art. 4, al. 2, OTM). En cas d'incertitudes sur le projet, il faut allouer des prêts à la place de contributions à fonds perdus afin que les risques du projet puissent être couverts pour la Confédération.

7.4 Ordre des priorités

S'il est probable que les fonds fédéraux disponibles ne seront pas suffisants pour faire droit à toutes les demandes, les projets sont classés conformément à l'art. 9 OTM. Les demandes d'aides financières qui ne peuvent être prises en compte dans un délai raisonnable en raison de l'ordre de priorité seront rejetées. L'OFT peut décider de verser les contributions sur plusieurs années si les fonds disponibles sont précaires. Le requérant doit assumer le financement intermédiaire. Dans le cas où l'aide financière est répartie sur plusieurs années, la Confédération ne donne aucune garantie que les fonds seront disponibles. L'approbation des crédits par l'Assemblée fédérale reste réservée.

8 Décision

8.1 Décision d'allouer une contribution

En cas de décision positive de promouvoir des ITTC et des voies de raccordement, l'OFT délivre une décision d'allouer une contribution. Le *requérant* donne son *consentement dans un délai de 30 jours* (actif ou tacite).

En particulier, la décision d'allouer une contribution détermine le *taux de la contribution, les coûts imputables et le montant maximal de l'aide financière* (art. 11, al. 1, OTM). En outre, la décision doit préciser la *prestation convenue, le délai de début de la construction* et d'autres *charges*.

La *durée de validité* de la décision est limitée dans le temps en ce qui concerne le paiement de la contribution d'investissement garantie. En règle générale, elle est valable *trois ans*. Le renouvellement est possible une fois, sur demande, dans le cadre d'une reconsidération.

Après la présentation d'une demande et l'établissement d'une décision, des *modifications importantes* du projet ou des *modifications entraînant des surcoûts* ne peuvent être apportées qu'avec l'accord de l'OFT (art. 27 LSu).

8.2 Décision négative

Si une demande est rejetée, une décision négative sera rendue à la demande du requérant. Si un requérant retire sa demande avant que la décision de l'OFT soit prise, aucuns frais ne seront encourus.

8.3 Recours

Selon les indications des voies de droit, le requérant peut, dans les 30 jours suivant notification de la décision, déposer un recours écrit contre la décision au

Tribunal administratif fédéral
Case postale
9023 St-Gall

Le mémoire de recours contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve seront joints au recours. Le mémoire de recours doit être signé par le recourant ou son représentant. Le cas échéant, le représentant est tenu de se justifier par une procuration écrite. Les frais de la procédure de recours sont régis par l'art. 63 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021).

8.4 Reconsidération

Pour les projets décidés, le requérant peut demander une reconsidération si ledit projet doit être fondamentalement modifié ou si le contenu essentiel de la décision doit être adapté (par ex. période de validité). La demande de reconsidération est entre autres acceptée si des surcoûts imprévisibles sont survenus (par ex. en raison de charges imposées pendant la procédure d'autorisation de construire, de problèmes géologiques imprévisibles, d'une intégration ultérieure dans un poste d'enclenchement à gestion centralisée).

Les raisons suivantes ne sont pas suffisantes pour une reconsidération (liste non exhaustive) :

- Changements sur le marché (par ex. perte de clients ou nouveaux transports)
- Surcoûts prévisibles qui ne sont pas ou seulement partiellement repris dans le devis.

La décision sur la demande de reconsidération est notifiée au requérant dans une décision.

8.5 Garanties bancaires

Conformément à l'art. 4, al. 3, OTM, les prêts sans intérêt remboursables doivent être garantis au moyen d'un droit de gage immobilier ou d'une garantie d'institution bancaire de premier ordre. Dans des cas justifiés, l'OFT peut exiger que les contributions à fonds perdus soient cautionnées, en particulier s'il existe des risques (par ex. si l'entreprise n'est pas suffisamment solvable ou si son capital est insuffisant). Les frais de constitution de la garantie sont à la charge du requérant.

8.6 Taux de change

Les contributions d'investissement aux ITTC à l'étranger sont *garanties et versées en francs suisses*. Des coûts supplémentaires peuvent survenir en raison des fluctuations des taux de change. Le requérant est responsable de la couverture des risques de change. Les coûts sont à sa charge.

Afin de pouvoir déterminer le plafond de la contribution d'investissement en francs suisses lors de la présentation d'un devis en monnaie étrangère, l'OFT définit un taux de change qui correspond au taux moyen des 6 derniers mois précédant la décision. Ce taux de change s'applique uniquement au calcul des coûts en fonction du devis et de la demande.

Les *dépenses réelles* seront imputées au moment de la facturation. Les factures en monnaies étrangères sont converties *en francs suisses au cours du jour*. Sur présentation du décompte final, les coûts nets et le cours du jour des factures reçues à la date de facturation sont indiqués séparément.

8.7 Taxe sur la valeur ajoutée

Les contributions à fonds perdus sont garanties pour les *demandes en Suisse, y compris la TVA*, car la déduction de l'impôt préalable ne peut pas être demandée pour ce flux de fonds (art. 18, al. 2, et art. 33 LTVA). Dans le cas d'installations à l'étranger, le requérant doit fournir la preuve que la TVA sur les contributions à fonds perdus n'est pas recouvrable. Dans le décompte final, le requérant doit indiquer séparément les coûts nets et la TVA. Elle est garantie dans la décision et ne sera remboursée dans le décompte final que sur présentation du justificatif.

Le taux de TVA pris en compte en Suisse s'applique également aux projets à l'étranger. La différence entre les taux de TVA de Suisse et de l'étranger est à charge du requérant.

8.8 Renchérissement

Les coûts selon le devis au moment du dépôt de la demande sont déterminants pour la facturation. L'OFT ne paie pas le renchérissement des coûts du projet. Les frais de couverture contre les risques de renchérissement sont également à la charge du requérant.

9 Paiement

9.1 Contrôle des charges

Avant que les factures du bénéficiaire de l'aide à l'investissement puissent être réglées, les charges définies pour le paiement doivent être exécutées.

9.2 Acompte

Le requérant peut demander le paiement partiel des dépenses encourues. Dans des cas exceptionnels, les dépenses imminentes seront créditées. Pour les paiements partiels, le requérant soumet les factures regroupées par postes du devis dans la demande.

Un *maximum de 80 %* de la contribution à l'investissement garantie peut être versé *en fonction de l'avancement des travaux et des dépenses réelles* avant que le décompte final ne soit vérifié (art. 12, al. 2, OTM). Aucun paiement partiel n'est effectué pour les projets dont la contribution à l'investissement est inférieure à CHF 100 000.

Les paiements partiels doivent représenter *au moins 20 % du total de l'aide financière*. Le paiement d'acomptes n'est garanti que jusqu'à concurrence du montant des tranches annuelles spécifiées dans la décision d'allouer une contribution. La vérification et le paiement ont lieu dans un délai maximum de 60 jours. Il n'y a pas de date limite ni de droit à des intérêts moratoires pour les créances dont le montant est supérieur à ces tranches annuelles.

9.3 Paiement final

Les demandeurs soumettent le décompte final (y compris les factures non encore soumises) à l'OFT *au plus tard six mois* après la mise en service du projet, ventilé selon les postes du devis de la demande.

Le paiement de l'aide financière au requérant est généralement effectué après examen du décompte final (art. 12, al. 1, OTM). Les contributions d'investissement doivent être versées six mois après la remise du décompte final complet à l'OFT (art. 13 OTM). Des intérêts moratoires de 5 % sont dus sur les aides financières non versées dans les 60 jours suivant la date d'échéance (art. 24 LSu). Un décompte final de parties d'une décision n'est pas autorisé. La date limite pour le paiement final est le dernier jour de validité de la décision.

9.4 Réserve de l'approbation de crédit

La contribution fédérale est versée dans le cadre des crédits de paiement annuels. L'allocation des crédits par l'Assemblée fédérale reste réservée. Cette réserve affecte le paiement, mais pas l'engagement des ressources.

10 Mise en œuvre du projet encouragé

10.1 Établissement de rapports

Le requérant est tenu de rendre compte de la mise en œuvre du projet pendant celle-ci et après son achèvement (cf. art. 11 LSU). Si le bénéficiaire d'aides financières enfreint l'obligation de renseigner, l'autorité compétente peut réclamer les prestations déjà versées, y compris un taux d'intérêt annuel de 5 % depuis le paiement (art. 40 LSU).

10.2 Remboursement de prêts

L'OFT fixe les paramètres de l'octroi des prêts dans la décision (montant et durée du prêt, date de référence, taux d'intérêt, taux d'amortissement). En règle générale, la durée maximale du prêt est de *vingt ans*. L'amortissement s'effectue généralement en tranches constantes. Le remboursement commence la première année suivant la mise en service.

10.3 Recouvrement

La base juridique des recouvrements se trouve aux art. 28 et 29 LSU et à l'art. 14 OTM :

- Le bénéficiaire doit immédiatement informer par écrit l'autorité compétente de tout changement d'affectation ou de toute vente (art. 29 LSU).
- L'OFT récupère *intégralement* les contributions d'investissement si l'installation subventionnée n'est pas utilisée dans les cinq ans après l'obtention de l'aide financière.
- Il exige le remboursement proportionnel des contributions d'investissement si l'installation subventionnée n'est définitivement plus utilisée ou si le nombre des transbordements ou le volume à transporter convenu n'est pas atteint. Le montant remboursable est abaissé compte tenu de la durée de vie de 20 ans de l'installation et du nombre de transbordements ou du volume transporté effectifs (art. 14 OTM).
- Si l'installation n'est plus utilisée pour son usage initial, la Confédération peut recouvrer les *subventions pour l'achat de terrains*. L'option de recouvrement s'applique également après la fin de la durée de vie utile de l'installation subventionnée.
- L'OFT récupère tout ou partie des contributions d'investissement si l'installation subventionnée n'est pas mise à disposition *sur une base non discriminatoire malgré les charges imposées à cet égard*.

En cas de recouvrement pour non-exécution ou exécution défectueuse, un taux d'intérêt annuel de 5 % est dû à compter du jour du paiement (art. 28 LSU).

En cas de vente, la Confédération peut renoncer totalement ou partiellement au recouvrement si l'acquéreur remplit les conditions de l'aide financière et assume toutes les obligations du bénéficiaire initial. Cela peut être indiqué dans une convention entre le bénéficiaire et l'acquéreur. Si le nouveau propriétaire n'accepte pas ces conditions, le bénéficiaire initial de l'aide à l'investissement doit rembourser.

11 Frais de procédure

11.1 Émoluments de procédure

En règle générale, l'OFT ne facture pas d'émoluments de service pour le traitement des demandes d'investissement.

Un émolument forfaitaire est facturé (OEmol-OFT) pour les décisions de rejet d'une demande qui sont émises à la demande du requérant. Il s'agit de

- 5000 francs pour les demandes dont le volume d'investissements est inférieur à 10 millions de francs ;
- 10 000 francs pour les demandes dont le volume d'investissements est supérieur à 10 millions de francs.

11.2 Avance sur frais de vérification externe

Dans le cas de projets de plus grande envergure, la demande est examinée par un organisme de contrôle externe indépendant désigné par l'OFT (ch. 6.5). Les frais de contrôle sont à la charge du requérant et peuvent être inclus dans la demande. Aucun remboursement ne sera effectué en cas de décision négative. L'avance s'élève à au moins CHF 11 000 francs.