



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 OFT
Division Financement

Juillet 2024

Guide relatif aux contributions d'investissements dans les installations ferroviaires de triage et de transbordement

Basé sur l'[OTM \(RS 742.411\)](#) du 1^{er} juillet 2016

Référence : BAV-224.04-00001/00023

Version : V 2.0_f
Date : 31.07.2024
Statut : en vigueur
Versions linguistiques : d (original) ; f et i



Table des matières

1	Introduction	4
1.1	Objectifs et mesures de l'encouragement des installations privées de triage et de transbordement sur le rail.....	4
1.2	But du guide	4
1.3	Bases légales	4
1.4	Autres documents pertinents.....	4
2	Catégories d'encouragement et objets à encourager	5
2.1	Nouvelle construction	5
2.2	Extension.....	6
2.3	Renouvellement.....	6
3	Critères d'encouragement.....	7
3.1	Conditions pour un encouragement (art. 5 OTM).....	7
3.2	Dispositions supplémentaires pour des installations de triage et de transbordement à l'étranger.....	9
a.	Subsidiarité.....	9
b.	Délimitation des installations éligibles à l'étranger	9
4	Dépôt de la demande par le requérant	10
5	Demande de début anticipé des travaux / d'acquisition ou de commande anticipée	10
6	Vérification par l'OFT de la demande de contributions d'investissement.....	10
6.1	Traitemen t de documents manquants ou d'informations peu claires dans la demande..	11
6.2	Examen préliminaire de la demande de contributions d'investissement par un organisme de contrôle indépendant	11
6.3	Examen préliminaire par l'OFT de la demande de contributions d'investissement.....	11
6.4	Examen matériel de la demande.....	12
a.	Vérification de l'éligibilité à l'encouragement.....	12
b.	Vérification des coûts imputables	12
c.	Vérification des prestations imputables	13
d.	Vérification des avantages de tiers.....	14
e.	Vérification du destinataire de la décision	14
f.	Vérification des rapports de propriété foncière du destinataire de la décision	14
g.	Vérification de la faisabilité et de la durabilité du projet (adéquation technique, rentabilité, demande).....	15
h.	Consultation d'autres documents	15
7	Décision de financement	15
7.1	Critères de mesure de l'encouragement	15
8	Décision	16
8.1	Décision négative	17
8.2	Renchérissement et frais supplémentaires en raison de modifications autorisées du projet.....	17
8.3	Garanties	17
8.4	Taux de change.....	17
8.5	Taxe sur la valeur ajoutée	18
9	Versement	18
9.1	Acompte	18

9.2	Décompte et versement final.....	18
9.3	Remboursement	19
9.4	Disponibilités des crédits	19
10	Mise en œuvre du projet encouragé.....	19
10.1	Établissement de rapports	19
11	Gestion des charges	19
12	Actes frauduleux	20
13	Remboursement.....	20
14	Frais de procédure.....	20
15	Annexe	21

1 Introduction

1.1 Objectifs et mesures de l'encouragement des installations privées de triage et de transbordement sur le rail

La Confédération suisse encourage le transport de marchandises par le rail. Les offres du fret ferroviaire doivent être autofinancées et durables. En outre, le transport de marchandises doit se caractériser par une interaction efficiente entre les différents modes de transport (multimodalité).

Les mesures prévues pour encourager financièrement les installations de triage et de transbordement font partie de la politique de transport de marchandises de la Confédération. Ces mesures concernent des contributions d'investissement pour la *construction, l'extension ou le renouvellement de voies de raccordement ou d'installations de transbordement dédiées au TC (ITTC)* ainsi que de leurs *moyens de transbordement*.

1.2 But du guide

Le guide est un auxiliaire pour les requérants qui demandent un encouragement financier pour des installations de triage et de transbordement selon l'[art. 8 de la loi sur le transport de marchandises](#). Il explique les conditions et désigne les objets à encourager. Les requérants peuvent évaluer l'éligibilité de leur projet à l'aide des critères décrits. Le guide contient en outre des instructions pour l'élaboration de la demande et des informations sur le déroulement de l'examen. Le guide a pour but de simplifier le dépôt d'une demande.

La saisie des demandes se fait exclusivement par voie électronique via l'application « Investissements dans les installations de triage et de transbordement » (Investissements TM) intégrée au registre des voies de raccordement. Un login est nécessaire aussi bien pour l'accès au registre des voies de raccordement qu'à l'application Investissements TM. Vous trouverez de plus amples explications à ce sujet dans le [manuel du registre des voies de raccordement](#) sur la page Web de l'OFT sur les voies de raccordement.

1.3 Bases légales

- Loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises ([LTM ; RS 742.41](#))
- Loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises ([LTTM ; RS 740.1](#))
- 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 ([LU-Min ; RS 725.116.2](#))
- Loi du 5 octobre 1990 sur les subventions ([LSu ; RS 616.1](#))
- Loi du 12 juin 2009 sur la TVA ([LTVA ; RS 641.20](#))
- Ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises ([OTM ; RS 742.411](#))
- Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments pour les transports publics ([OEmol-TP ; RS 742.102](#))
- Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer ([LCdF ; RS 742.101](#))

1.4 Autres documents pertinents

- Message concernant la révision totale de la loi sur le transport de marchandises ([FF 2014 3687](#))
- [Conception relative au transport ferroviaire de marchandises](#)
- [Page Web Contributions d'investissement pour les installations privées de triage et de transbordement](#) avec liens vers des bases légales et des documents pertinents.
- [Page Web Voies de raccordement](#) avec liens vers des bases légales et des documents pertinents.

2 Catégories d'encouragement et objets à encourager

En vertu [de l'art. 8 LTM](#), la Confédération verse des contributions d'investissement pour la construction, l'extension et le renouvellement d'ITTC et de voies de raccordement. La Confédération peut également encourager les ITTC à l'étranger ([art. 8, al. 4, LTM](#)). Selon [l'art. 8, al. 2, LTM](#), la contribution d'investissement de la Confédération est limitée à 60 % des coûts imputables. Dans le cas de projets revêtant une importance nationale en matière de politique des transports, elle peut être portée à 80 % au plus.

La Confédération peut en outre allouer des contributions d'investissement à la construction d'installations portuaires pour le transbordement des marchandises en transport combiné. Ces contributions sont limitées à 50 % des coûts imputables ([art. 8, al. 6, LTM](#)). Les contributions d'investissement à la construction d'installations portuaires sont allouées sous forme de prêts sans intérêts et conditionnellement remboursables ([art. 4, al. 4, OTM](#)). Les prêts conditionnellement remboursables ne sont pas remboursés si l'ouvrage est achevé et utilisé conformément à son but pendant la durée de vie prévue d'au moins 20 ans. Au lieu de rembourser les prêts, il est possible de convertir les prêts conditionnellement remboursables de la Confédération en capital propre.

La deuxième section de l'OTM ([section 2 OTM](#)) comprend les dispositions d'exécution pour les installations de triage et de transbordement en Suisse et [l'art. 4, al. 2](#), les dispositions d'exécution pour les installations de triage et de transbordement à l'étranger. Les installations et leurs possibilités d'encouragement sont précisées ci-après.

En ce qui concerne le dépôt de la demande, l'OTM ([art. 10, al. 4](#), et [art. 11, al. 2](#)) fait la distinction entre les installations de triage et de transbordement dont le volume d'investissement est supérieur ou inférieur à 5 millions de francs.

Des dispositions particulières s'appliquent aux ITTC revêtant une importance nationale pour la politique des transports. Ces installations sont de grands terminaux qui assurent une fonction de passerelle (*gateway*) et jouent un rôle important pour un grand nombre d'acteurs du marché (voir aussi le [message concernant la révision totale de la loi sur le transport de marchandises FF 2014 3687 ss et la conception relative au transport ferroviaire de marchandises](#)).

Une demande peut porter sur différents objets à encourager. Par exemple, la construction d'une nouvelle ITTC peut nécessiter l'extension d'une voie de raccordement. Ces demandes sont considérées comme un tout et font l'objet d'une seule décision.

Objet à encourager	Nouvelle construction	Extension	Renouvellement
Voie de raccordement (Suisse uniquement)	Oui	Oui	Oui
Moyen de transbordement sur voie de raccordement (Suisse uniquement)	Oui	Oui	Oui
Moyen de transbordement sur installation de transbordement en Suisse	Oui	Oui	Oui
Installation de transbordement en Suisse	Oui	Oui	Oui
Voie de raccordement à l'étranger	Non	Non	Non
Moyen de transbordement sur voie de raccordement à l'étranger	Non	Non	Non
Moyen de transbordement sur installation de transbordement à l'étranger	Oui	Oui	Non
Installation de transbordement à l'étranger	Oui	Oui	Non

2.1 Nouvelle construction

Dans le cadre d'une nouvelle construction, une installation est construite dans son intégralité. Tant les voies de raccordement (uniquement en Suisse) que les moyens de transbordement et les installations de transbordement (en Suisse et à l'étranger) peuvent être classés dans la catégorie « Nouvelle construction ».

2.2 Extension

Dans le cas d'une extension, des mesures de construction – le cas échéant liées à des mesures d'exploitation et à des améliorations organisationnelles (par ex. des déroulements de manœuvre plus efficaces grâce à de nouvelles jonctions) – permettent d'augmenter la capacité de transbordement ou de traiter des volumes de transport supplémentaires sur le rail. Pour les voies de raccordement, on entend par extension les mesures de construction qui peuvent être clairement définies comme extension : par exemple la construction d'une voie supplémentaire, l'installation de nouvelles jonctions entre deux voies existantes ou l'agrandissement d'au moins 10 % du plan des voies sans augmentation obligatoire de la quantité transportée. Les extensions de moins de 10 % sont traitées comme des renouvellements. Pour les ITTC, on entend par extension l'agrandissement du plan des voies (comme pour les voies de raccordement) ou l'acquisition de moyens de transbordement supplémentaires. Tant les voies de raccordement (uniquement en Suisse), les installations de transbordement (en Suisse et à l'étranger) que les moyens de transbordement faisant partie d'une installation de triage et de transbordement (en Suisse et à l'étranger) peuvent être attribués à la catégorie « extension ». Les extensions d'installations de transbordement à l'étranger ne sont éligibles que si elles entraînent une augmentation d'au moins 10 % de la quantité transportée éligible à un encouragement.

2.3 Renouvellement

Lors d'un renouvellement, les installations existantes sont rénovées ; il est possible d'apporter de légères adaptations à l'agencement dans le cadre de mesures de rénovation (par ex. autres rayons de voie, adaptation de l'entraxe, etc.). Lesdites mesures n'augmentent pas, ou pas de manière déterminante, la capacité d'une installation. Un renouvellement permet de préserver la valeur de l'installation (par ex. par le remplacement de branchements ou de sections de voie ou par un assainissement de banquette). Il est possible de réaliser les adaptations nécessaires à l'état de la technique (nouvelle technique d'enclenchement, profils de rails, types de traverses, etc.) et, le cas échéant, de prendre des mesures d'exploitation et d'organisation pour répondre aux exigences du trafic.

Il convient de distinguer l'entretien du renouvellement. Les travaux d'entretien ne sont pas éligibles à l'encouragement, car ils n'ont pas de caractère d'investissement. Le gros entretien vise à garantir le maintien de la fonctionnalité et de la sécurité d'exploitation d'une installation pendant toute la durée de vie prévue. Dans le cadre de l'entretien, par ex. les rails ne sont pas remplacés, mais seulement meulés ou le lit de ballast bourré. En revanche, par ex. le remplacement des rails et des branchements par du matériel neuf ou remis à neuf est considéré comme un renouvellement.

Pour les moyens de transbordement, la maintenance annuelle est par exemple considérée comme de l'entretien. Les mesures qui prolongent de manière significative la durée de vie d'un moyen de transbordement sont reconnues comme des mesures de renouvellement. Les mesures qui augmentent la performance peuvent être reconnues comme des mesures d'extension. L'évaluation se fait au cas par cas par l'OFT.

Tant les projets concernant les voies de raccordement que les installations et moyens de transbordement peuvent être classés dans la catégorie « renouvellement », mais seules les renouvellements d'installations situées en Suisse sont éligibles à l'encouragement ([art. 4, al. 1 et 2, OTM](#)).

3 Critères d'encouragement

L'[art. 8 LTM](#) fixe des critères d'encouragement pour les installations de triage et de transbordement des chemins de fer, qui sont précisés dans l'OTM (notamment les art. 4 à 8).

3.1 Conditions pour un encouragement ([art. 5 OTM](#))

Seuls les projets classés comme objets à encourager au sens du chap. 2 du présent guide et qui remplissent les conditions de l'art. 5 OTM peuvent bénéficier d'un encouragement.

La Confédération n'encourage pas les dispositifs de raccordement selon l'[art. 2 OTM](#) avec des contributions d'investissement.

- **Quantités minimales et quantités transportées ([art. 5, al. 1 et 2, OTM](#))** : les quantités minimales légales indiquées dans le formulaire de demande doivent être remplies pour que la demande puisse être prise en considération. Les mesures indiquées dans la loi se réfèrent à cet égard à des tonnes nettes, des wagons complets et des EVP. Ainsi, une installation doit transborder au moins 12 000 tonnes nettes (charge normale) ou 720 wagons complets (wagons chargés) ou 5 000 EVP (vides ou chargés). Il s'agit d'une valeur planifiée que le requérant doit déterminer en tenant compte des critères de l'économie de marché. Les wagons transportant des conteneurs vides du transport combiné sont considérés comme chargés. Seules sont déterminantes les quantités qui ne doivent pas être transportées de toute façon par le rail en raison de dispositions légales ou de prescriptions des autorités (par ex. charges dans l'autorisation de construire) ([art. 5, al. 1, OTM](#)). Le calcul des quantités transportées est toujours établi pour l'ensemble de l'installation et non pour les différents équipements ou voies. Les quantités transportées par des tiers qui utilisent l'installation sont également imputables. Les quantités transportées par des raccordés amont ne peuvent être imputées que si le requérant peut apporter la preuve que l'objet encouragé est effectivement utilisé par le raccordé amont. Cela peut être le cas, par exemple, pour l'aiguille de raccordement du raccordé amont ou pour une section de voie utilisée en commun.
Les quantités minimales et les quantités transportées estimées par le requérant se réfèrent à cinq années civiles (moyenne annuelle sur cinq ans) après la mise en service pour les projets bénéficiant de contributions d'investissement < 5 millions de francs et à dix années civiles (moyenne annuelle sur dix ans) pour les projets bénéficiant de contributions d'investissement > 5 millions de francs. Pour les moyens de transbordement mobiles, les quantités minimales et les quantités transportées se réfèrent toujours à cinq années civiles (moyenne annuelle sur cinq ans) après la mise en service du moyen de transbordement, en raison de la durée de vie plus courte.
- **Quantités transportées non imputables** : pour tous les objets à encourager et catégories d'encouragement, les quantités transportées qui doivent impérativement être transportées par le rail en raison de dispositions légales ou de prescriptions des autorités (par ex. charges dans l'autorisation de construire) ne peuvent pas être imputées ([art. 5, al. 1, OTM](#)). Elles doivent être indiquées dans le formulaire de demande. Les wagons vides ou les wagons qui sont livrés via l'installation pour être révisés ou assainis ne sont pas imputables non plus.
- **Détermination des quantités transportées imputables pour les ITTC et les moyens de transbordement en Suisse** : en principe, chaque transbordement ne peut être imputé qu'une seule fois. Exemple : un déchargement du train de marchandises et un chargement du même conteneur sur un camion en aval du rail comptent comme un seul transbordement. Seuls les transbordements entre la route et le rail ou entre le bateau et le rail sont imputables ([art. 2, let. a, OTM](#)), ainsi que les transbordements rail-rail (par ex. les transports *gateway*). Si un transbordement est effectué du rail vers le dépôt de conteneurs ou inversement, ce transbordement n'est imputable qu'en tant que partie d'un processus de transbordement route-rail ou bateau-rail et ne constitue pas un transbordement en soi. Les transbordements route-route ne peuvent en principe pas être imputés. Les transbordements pour la gestion de l'entrepôt de conteneurs ou les simples déplacements ne sont pas imputables non plus.

- **Détermination des quantités transportées imputables pour les ITTC et les moyens de transbordement à l'étranger :** pour les objets à encourager à l'étranger, les prescriptions suivantes s'appliquent en plus des dispositions relatives aux ITTC et aux moyens de transbordement en Suisse : seules sont prises en compte les quantités acheminées sur l'itinéraire logique à partir d'une ITTC située à l'étranger en transport transalpin vers et à travers la Suisse. Les quantités transportées dont l'itinéraire d'acheminement logique sur la route ne passe pas par la Suisse (autrement dit, par ex., le transfert de ces quantités sur le rail pour les transporter à travers la Suisse alors que sur la route, elles seraient acheminées via l'autoroute du Brenner entre l'Italie du Nord et Munich), ainsi que les quantités transportées qui ne traversent pas les Alpes à destination et en provenance de la Suisse (par ex. Italie du Nord – Tessin ou Fribourg-en-Brisgau – Aarau), ne sont pas imputables ([art. 4, al. 2, OTM](#)) : ces transports ne sont pas pertinents pour le transfert du trafic transalpin à travers la Suisse.
- **Traitements des quantités transportées dans le cadre d'une décision :** le calcul des quantités transportées est déterminé par la moyenne des cinq années civiles complètes qui suivent l'achèvement des travaux en cas de renouvellement et des dix années civiles complètes qui suivent la mise en service de l'installation en cas de nouvelle construction ou d'extension. Les charges suivantes sont prononcées dans la décision :
 - En cas de renouvellements (uniquement en Suisse), seule la fourniture des quantités minimales au sens de l'[art. 5 OTM](#) est imposée pour tous les objets à encourager (voie de raccordement, installation et moyens de transbordement), indépendamment de la quantité transportée indiquée par le requérant. Les éventuelles quantités non imputables au sens de la récapitulation ci-dessus sont déduites. La quantité minimale doit être garantie dans tous les cas afin que l'éligibilité à l'encouragement soit maintenue.
 - Dans le cadre de la construction et d'extensions de voies de raccordement (uniquement en Suisse), une charge dans la décision oblige le requérant à réaliser la quantité transportée qu'il a indiquée dans le formulaire de demande (moyenne de la quantité sur cinq ou dix années civiles complètes après la mise en service). Les éventuelles quantités non imputables au sens de la récapitulation ci-dessus sont déduites. La quantité minimale doit être garantie dans tous les cas (même après déduction des quantités non imputables) afin que l'éligibilité à l'encouragement soit maintenue.
 - Dans le cadre de constructions de nouvelles installations de transbordement ou d'acquisition de nouveaux moyens mobiles/fixes de transbordement, une charge dans la décision oblige le requérant à réaliser la quantité transportée qu'il a indiquée dans le formulaire de demande (moyenne de la quantité sur cinq ou dix années civiles complètes après la mise en service). Les éventuelles quantités non imputables au sens de la récapitulation ci-dessus sont déduites. La quantité minimale doit être garantie dans tous les cas afin que l'éligibilité à l'encouragement soit maintenue.
- **Octroi d'un accès non discriminatoire :**
 - Pour qu'une contribution d'investissement puisse être accordée, il faut que l'accès non discriminatoire soit garanti pour toutes les ITTC. Les modalités d'octroi de l'accès non discriminatoire sont précisées à l'[art. 6 OTM](#).
 - Les installations qui servent exclusivement à des fins internes à l'entreprise et pour lesquelles l'entreprise ne peut ou ne veut par conséquent pas garantir un accès non discriminatoire, sont exclues de l'encouragement. Si l'accès non discriminatoire est confirmé pour un terminal d'entreprise et qu'il existe des doutes à ce sujet, le requérant doit expliquer par écrit comment l'accès non discriminatoire est réglé. Le cas échéant, la Railcom peut être chargée de la vérification.

- **Preuve d'une exploitation durable et économiquement viable :**
 - Pour les ITTC, il convient de prouver l'autofinancement de l'exploitation en raison du volume d'investissement plus élevé et des contributions d'investissement plus importantes. Le requérant doit le démontrer de manière plausible (par ex. au moyen d'un compte de résultats prévisionnel dans les [formulaires pour ITTC](#)).
 - Le projet d'investissement doit être conforme à la [conception relative au transport ferroviaire de marchandises](#) adoptée par le Conseil fédéral (conception ; valable uniquement pour les projets en Suisse).
 - Le projet d'investissement doit être réalisable et fonctionnel au niveau technique et organisationnel en vue de son exploitation durable.
 - Le requérant ne fait l'objet d'aucune procédure de poursuite, de faillite ni de conciliation.
 - Soit le requérant est propriétaire du terrain sur lequel se trouve le projet, soit il dispose d'un contrat de superficie ou de bail à ferme d'une durée minimale de 20 ans (durée de vie de l'installation selon ([art. 14, al. 2, OTM](#))).

3.2 Dispositions supplémentaires pour des installations de triage et de transbordement à l'étranger

En plus des conditions mentionnées au ch. 3.1, des dispositions spéciales s'appliquent aux installations à l'étranger.

a. Subsidiarité

L'encouragement de la Confédération à l'étranger est subsidiaire à l'encouragement d'autres États ou d'instances publiques (par ex. subventions d'encouragement de l'UE). Il est exclu de pouvoir bénéficier d'un encouragement à la fois d'un autre État et de la Confédération suisse. Le requérant doit indiquer s'il existe des programmes d'encouragement pour le site concerné. Si c'est le cas, le requérant doit prouver que le projet n'a pas bénéficié de subventions dans le cadre de ces programmes d'encouragement. Il doit joindre à sa demande l'accord de l'État concerné (ministère, autorité compétente) pour un soutien de la Confédération. Si d'autres subventions non attribuées par l'État (par ex. subventions d'encouragement de l'UE) sont sollicitées, la Confédération peut participer à titre subsidiaire jusqu'à 60 % au plus des coûts éligibles. La nécessité d'un encouragement supplémentaire de la part de la Confédération doit être prouvée dans la demande. Une garantie d'allocation concernant le montant des autres subventions doit être jointe à la demande.

b. Délimitation des installations éligibles à l'étranger

Les ITTC ne sont uniquement éligibles à l'encouragement si elles remplissent les critères cumulatifs suivants :

- L'installation sert principalement au transfert du trafic lourd transalpin à travers la Suisse : la Confédération ne soutient que les installations qui présentent une part prépondérante de transports transalpins qui concernent la Suisse. Tel est le cas lorsque l'itinéraire logique des relations de transport routier proposées par une installation traverse les Alpes suisses. Seules les quantités transportées sur les relations de transport qui donnent droit à des contributions au sens de l'[art. 15 OTM](#) peuvent être imputées.
- L'installation sert principalement au transfert du transport continental de marchandises par la route (relations continentales du TC) : l'encouragement se limite aux installations qui visent principalement à transférer le transport continental de marchandises par la route. Les installations qui servent principalement au transport outre-mer ou intercontinental sont exclues.
- Le requérant est une entreprise de droit privé dont au moins 50 % du capital est détenu par des particuliers.

- Les installations encouragées doivent pouvoir accepter et traiter des trains aux « normes du corridor » (740 m de long, 2000 tonnes de poids et un profil de PC80). Le requérant doit expliquer comment cela peut être garanti sur le plan opérationnel.

4 Dépôt de la demande par le requérant

Les contributions d'investissement ne sont accordées que sur demande. Celle-ci est régie par [l'art. 10 OTM](#). La demande est transmise par Internet à l'OFT via l'application « Investissements TM » dans le registre des voies de raccordement. Le requérant doit saisir la voie de raccordement dans le registre en question ou, le cas échéant, compléter et actualiser les informations existantes. Une demande de contributions d'investissement ne peut être déposée que lorsque les informations dans le registre des voies de raccordement ont le statut « complet » ou « actualisé ».

Pour pouvoir déposer une demande de contributions d'investissement, il faut disposer des autorisations correspondantes (rôle financement des entreprises) pour l'application « Investissements TM » dans le registre des voies de raccordement. Les détails concernant les documents nécessaires ainsi que le déroulement exact du dépôt d'une demande sont réglés au chapitre *Informations relatives à la soumission de demandes de contributions d'investissement pour des installations de triage et de transbordement dans le manuel du registre des voies de raccordement*.

5 Demande de début anticipé des travaux / d'acquisition ou de commande anticipée

Conformément à [l'art. 26 LSU](#), le requérant ne peut mettre en chantier des travaux de construction ou préparer des acquisitions d'une certaine importance que si l'aide ou l'indemnité lui a été définitivement allouée par voie de décision ou en vertu d'un contrat, si elle lui a été accordée provisoirement ou encore si l'autorité compétente l'y a autorisé.

Avant l'octroi de l'accord écrit pour la commande anticipée, l'acquisition ou le début anticipé des travaux ou avant la réception de la décision, seuls les travaux en rapport direct avec l'élaboration des documents de projet peuvent être commandés (par ex. travaux d'étude de projet et de géomètre, échantillonnage du sol, etc.). Les réservations de créneaux auprès d'entreprises de construction sont également autorisées (par ex. concernant les machines de construction nécessaires, etc.).

Si le requérant commence la construction sans autorisation ou s'il effectue des commandes ou des acquisitions importantes, aucune prestation (contribution d'investissement) ne lui est accordée.

Lors de la transmission d'une demande via le registre des voies de raccordement, il faut notamment indiquer le début prévu des travaux. Si ce dernier se situe dans les 28 jours de la date actuelle, le requérant est automatiquement redirigé vers le formulaire « début anticipé des travaux/acquisition anticipée ». Le requérant doit expliquer pourquoi le début des travaux ne peut pas être reporté et pourquoi il n'est pas possible d'attendre la décision de financement. Il n'existe aucun droit à l'autorisation du début anticipé des travaux ou de l'acquisition anticipée.

Une autorisation de début anticipé des travaux / d'acquisition anticipée est limitée à six mois maximum si la demande complète n'a pas encore été déposée. La demande complète doit être introduite dans ce délai. Les commandes et les acquisitions déjà effectuées ou les travaux déjà réalisés ne sont plus éligibles à l'encouragement. Dans des cas justifiés, l'autorisation peut être prolongée une fois de six mois supplémentaires. La demande de prolongation doit être présentée par le requérant avant l'expiration du délai et indiquer les raisons du retard, faute de quoi elle ne sera pas prise en compte. L'autorisation ne donne pas droit à d'éventuelles contributions d'investissement.

6 Vérification par l'OFT de la demande de contributions d'investissement

L'OFT traite les demandes de contributions d'investissement pour la construction, l'extension et le renouvellement d'ITTC et de voies de raccordement aussi rapidement que possible et en fonction des priorités qui concernent le début des travaux ou le déclenchement de la commande. Seules les demandes complètes sont traitées. L'OFT confirme au requérant que sa demande est complète via l'application « Investissements TM » dans le registre des voies de raccordement. Aucun délai de traitement n'est garanti au requérant.

Les demandes incomplètes sont considérées comme n'ayant pas (encore) été reçues (pas de demande valable). Les demandes incomplètes doivent être complétées dans un délai de six mois, si-

non elles seront marquées comme supprimées dans l'application « Investissements TM » et il ne sera plus possible de les traiter par la suite. Les requérants sont informés au préalable par courriel (en général un mois avant) de la suppression. Une prolongation de délai est possible dans des cas justifiés.

Lorsque la demande est complète, les collaborateurs de l'OFT vérifient celle-ci de manière approfondie et qualitative.

6.1 Traitement de documents manquants ou d'informations peu claires dans la demande

Si l'OFT constate, lors de la vérification des documents, que ceux-ci ne sont pas encore complets ou que les indications fournies ne sont pas univoques, l'OFT rejette la demande via l'application « Investissements TM » en fixant un délai d'adaptation. Si le requérant dépasse ce délai sans aucune réponse, l'OFT clôture le dossier dans les 30 jours après en avoir informé le requérant. Si le projet doit être réalisé ultérieurement, il faut déposer une nouvelle demande.

6.2 Examen préliminaire de la demande de contributions d'investissement par un organisme de contrôle indépendant

Pour les ITTC pour lesquelles la contribution d'investissement est estimée à > 5 millions de francs, un expert externe doit impérativement effectuer un contrôle des coûts et, par conséquent, un contrôle de l'agencement de l'installation. Pour les autres projets, ce contrôle peut être ordonné par l'OFT.

Coûts de l'expertise externe : les coûts de l'expertise externe sont à la charge du requérant, ils sont imputables à la demande. Aucun remboursement n'est effectué en cas de retrait de la demande ou de décision négative. Les coûts de l'expertise résultent d'une clé définie et dépendent du volume d'investissement du projet.

Facturation d'une expertise externe : lorsque le montant de l'expertise > 10 000 francs, le requérant verse une avance avant que le mandat d'examen préliminaire ne soit attribué. Pour les installations à l'étranger, une avance peut également être demandée pour les expertises < 10 000 francs. Sinon, pour les montants < 10 000 francs, l'OFT facture le montant nécessaire au requérant après réception et approbation du rapport d'expertise et le verse simultanément à l'expert.

Le requérant est informé des conditions avant que le mandat soit confié à l'expert. Si le requérant n'est pas d'accord, il n'est pas possible de poursuivre le traitement de la demande.

6.3 Examen préliminaire par l'OFT de la demande de contributions d'investissement

Un examen dit « préliminaire » est obligatoire pour les projets pour lesquels la contribution d'investissement est estimée à plus de 5 millions de francs ; pour les projets bénéficiant d'une contribution d'investissement estimée à moins de 5 millions de francs, il a lieu sur demande explicite du requérant ou si l'OFT le juge nécessaire pour clarifier les faits de manière approfondie. Si un examen préliminaire est souhaité, il faut prendre contact avec l'OFT après le dépôt de la demande (par courriel à gueterverkehrsanlagen@bav.admin.ch ou par téléphone au +41 58 481 47 16).

Lors de l'examen préliminaire, l'OFT informe le requérant du résultat probable de l'évaluation de sa demande, des points qui ne sont pas clairs dans la demande et de quelle manière l'évaluation pourrait être améliorée par des adaptations du projet. Pour pouvoir effectuer un examen préliminaire, la demande doit être complète. L'examen préliminaire est une première évaluation non contraignante. Le requérant obtient ainsi un retour rapide sur l'évaluation et peut, le cas échéant, adapter son projet. Si les conditions-cadres légales ne sont pas respectées ou si le projet présente des défauts évidents et graves, l'évaluation négative est communiquée. Après l'examen préliminaire, le requérant a la possibilité d'adapter le projet en conséquence et de soumettre à nouveau les documents. Si le requérant retire sa demande suite à l'examen préliminaire, l'OFT n'a pas besoin d'examiner le projet en détail. Les conclusions de l'examen préliminaire n'engagent à rien – le requérant peut à tout moment demander un examen plus approfondi de sa demande et une décision sujette à recours.

Dans les 30 jours qui suivent la réception de l'examen préliminaire, le requérant doit annoncer à l'OFT s'il maintient sa demande et s'il souhaite éventuellement l'adapter. À défaut, la demande est traitée telle quelle.

6.4 Examen matériel de la demande

L'examen de la demande comprend la vérification des points suivants :

- a. éligibilité à l'encouragement,
- b. coûts imputables,
- c. prestations imputables,
- d. avantages de tiers
- e. requérant (solvabilité, expérience, organisation)
- f. rapports de propriété foncière du requérant.

a. Vérification de l'éligibilité à l'encouragement

L'éligibilité de principe à l'encouragement de la demande (OUI/NON) est déterminée par les dispositions légales de l'[art. 5 OTM](#).

Si le requérant n'est pas d'accord avec une décision négative, il doit avoir la possibilité de prendre position par écrit (droit d'être entendu). Une décision négative est établie à la demande du requérant.

b. Vérification des coûts imputables

Il incombe au requérant de n'indiquer que des coûts imputables dans le devis. Une liste non exhaustive des coûts imputables se trouve dans le tableau en annexe.

En cas de doute, le requérant doit préalablement consulter l'OFT.

Les estimations des coûts et les offres doivent présenter une précision de +/- 20 %. Les écarts doivent être discutés au préalable avec l'OFT afin de clarifier la suite de la procédure.

Coûts imputables : conformément à l'[art. 7, OTM](#), les coûts d'établissement des projets, des préparatifs et de la construction et les frais annexes compris sont imputables, de même que toutes les dépenses pour l'équipement de technique ferroviaire et d'ordre technico-sécuritaire. Pour les voies de raccordement, le périmètre des coûts de la construction et des frais annexes est en principe de 2 mètres à partir de l'axe de la voie.

Pour les ITTC, ces coûts sont également imputables dans le périmètre de l'installation de transbordement. Sont entièrement imputables les coûts directement nécessaires à l'utilisation d'une installation encouragée. Les véhicules servant au transbordement de réceptacles de transport ou les véhicules de transbordement latéral pour remorques peuvent être imputés s'ils sont liés à un site. Les coûts d'acquisition du terrain destiné à une ITTC sont imputables dans des cas isolés motivés ([art. 7, al. 4, OTM](#)).

Les coûts imputables se composent des coûts de construction, des frais de planification et des coûts divers.

Coûts de construction : les coûts de construction et les frais annexes comprennent les frais de matériel, de travail, de sécurité et de direction des travaux sur place en relation directe avec les travaux dans le périmètre de la voie lorsqu'il s'agit de voies de raccordement (2 mètres à partir de l'axe de la voie) ou dans le périmètre du projet lorsqu'il s'agit d'installations de transbordement. Les coûts de construction comprennent également les coûts de préparation tels que les études géologiques, les forages à l'avancement ou l'échantillonnage du sol pour la détection de sites contaminés.

Frais d'études de projet : les frais d'études de projet comprennent tous les frais liés à l'élaboration du projet. Les études liées au projet ne sont pas prises en compte. Les frais d'études de projet sont pris en charge à hauteur de 12 % maximum des coûts de construction imputables. Si les frais d'études de projet dépassent ce pourcentage, une réduction proportionnelle est appliquée.

Divers : comprend les coûts imprévisibles qui ne peuvent pas être déterminés de manière définitive au moment du dépôt de la demande, comme par exemple des forages à l'avancement supplémentaires pendant la phase de construction ou des travaux qui doivent éventuellement être réalisés en régie. Les frais divers sont pris en charge à hauteur de 10 % maximum des coûts de construction imputables. Si les frais divers dépassent ce pourcentage, une réduction proportionnelle est appliquée.

Les prestations ci-dessus peuvent également être fournies sous forme de prestations propres ; les pourcentages pour les frais d'études de projet et les frais divers restent inchangés. Il convient de noter qu'en principe, les prestations propres ne donnent pas lieu au versement de la TVA.

Les prestations susmentionnées peuvent en principe être proposées en euros par des prestataires étrangers et facturées au destinataire de la décision. La conversion en francs suisses des coûts imputables estimés en euros et des factures établies en euros s'effectue conformément au ch. **Error! Reference source not found..**

Tous les montants nécessaires au calcul des coûts imputables éligibles à l'encouragement doivent en principe être indiqués hors TVA.

Coûts éligibles à l'encouragement : les coûts imputables sont réduits à hauteur du pourcentage des prestations non imputables (quantités transportées, transbordements).

Exemple : construction d'une nouvelle ITTC

Total des coûts	A	20	mio	CHF
Coûts imputables	B	18	mio	CHF
Coûts non imputables	C	2	mio	CHF
Moyenne des transbordements pendant les dix premières années d'exploitation en ETV/an	D	80 000	EVP /an	
Transbordements imputables en %	E	80	%	
Transbordements non imputables en %	F	20	%	
Coûts éligibles à l'encouragement	B * (1 – F)	14,4	mio	CHF

Si le total des coûts ou certains éléments de coûts dépassent la mesure usuelle pour une installation comparable, l'OFT peut abaisser le montant des coûts imputables ([art. 7, al. 5, OTM](#)). En cas de baisse, celle-ci est mentionnée dans la décision.

Si un renouvellement est nécessaire en raison d'un projet du requérant ou de tiers qui n'est pas directement lié à l'installation de triage et de transbordement, le renouvellement n'est guère dans l'intérêt de la Confédération ([art. 7, let. b, LSu](#)). Ces cas sont considérés individuellement par l'OFT.

c. Vérification des prestations imputables

Seule la partie d'un projet nécessaire à la construction, à la conservation ou à l'amélioration de la performance d'une installation est imputée. Si une installation sert également à des fins non éligibles à l'encouragement, les coûts ne sont imputés qu'au prorata (voir exemple sous b)). La capacité de transbordement à mettre à disposition pour ces transports n'est pas cofinancée. Les quantités transportées qui doivent impérativement être fournies par le rail en raison de dispositions légales et de leurs dispositions d'exécution (par ex. autorisation de construire) ne sont pas éligibles à l'encouragement et ne peuvent donc pas être imputées.

Les quantités minimales prescrites par la loi doivent être atteintes, même après déduction des prestations ou des quantités de transport non imputables pour qu'un projet puisse être encouragé.

Le calcul des transbordements imputables (seulement EVP) s'effectue en principe comme suit :

- Rail – rail :	Un transbordement
- Route – rail :	Un transbordement
- Rail – route :	Un transbordement
- Bateau – rail :	Un transbordement
- Rail – bateau :	Un transbordement
- Rail – Dépôt de conteneur :	Pas de transbordement imputable
- Dépôt de conteneur – rail :	Pas de transbordement imputable
- Route – route :	Pas de transbordement imputable
- Bateau – bateau :	Pas de transbordement imputable
- Dépôt de conteneur – dépôt de conteneur :	Pas de transbordement imputable
- Route – bateau :	Pas de transbordement imputable
- Bateau – route :	Pas de transbordement imputable
- Route – dépôt de conteneur :	Pas de transbordement imputable
- Dépôt de conteneur – route :	Pas de transbordement imputable
Bateau – dépôt de conteneur :	Pas de transbordement imputable
- Dépôt de conteneur – bateau :	Pas de transbordement imputable
- Déplacement en vue d'une optimisation de l'expl. :	Pas de transbordement imputable

d. Vérification des avantages de tiers

En principe, on attend d'un tiers auquel un projet profite qu'il participe de manière appropriée aux coûts d'investissement. Si un projet présente des avantages évidents ou prévisibles pour des tiers, ces projets sont dans tous les cas examinés au détail.

Par exemple, le renouvellement d'un passage à niveau avec une piste cyclable supplémentaire impliquerait que la commune ou le canton participent aux coûts d'investissement.

e. Vérification du destinataire de la décision

Pour toutes les demandes, le requérant doit indiquer la forme juridique du destinataire de la décision et télécharger un extrait actuel du registre du commerce. Le droit aux contributions d'investissement n'est pas lié à la forme juridique de l'entreprise. Pour les formes d'entreprises telles que les associations ou les sociétés simples (et autres), une couverture des contributions d'investissement est exigée, par exemple au moyen d'une garantie bancaire.

Pour les constructions et les extensions, le requérant doit joindre le rapport de gestion actuel, y compris les comptes annuels du destinataire de la décision.

Le destinataire de la décision doit en outre confirmer que l'entreprise ne fait l'objet d'aucune procédure de poursuite, de faillite ni de conciliation, que rien ne remet en question sa solvabilité et que l'entreprise a payé ses impôts et ses cotisations sociales. Cette confirmation se fait par la déclaration relative à la demande d'aide financière.

En cas de doutes importants quant aux informations fournies par le destinataire de la décision dans sa demande ou quant à sa solvabilité, la demande peut être rejetée ou la couverture complète des contributions d'investissement peut être exigée, par exemple au moyen d'une garantie bancaire ou d'un gage immobilier.

f. Vérification des rapports de propriété foncière du destinataire de la décision

Dans sa demande, le requérant doit fournir des informations sur les rapports de propriété foncière du destinataire de la décision. Afin de garantir la durée de vie de l'installation de 20 ans prescrite par la loi, le destinataire de la décision doit être propriétaire de la parcelle correspondante ou disposer d'un contrat de bail à ferme correspondant. Celui-ci doit être transmis à l'OFT en tant que pièce jointe à la demande (téléchargement).

g. Vérification de la faisabilité et de la durabilité du projet (adéquation technique, rentabilité, demande)

La durabilité du projet doit être démontrée et il doit être prouvé de manière convaincante que la poursuite de l'exploitation semble possible pendant la durée de vie de l'installation d'au moins 20 ans. Un projet doit donc pouvoir être exploité de manière rentable à long terme, être techniquement adapté et répondre à une demande. Si cette preuve ne peut pas être apportée (par ex. dans le cas de voies de raccordement construites pour la construction d'une autoroute ou pour l'extraction de gravier), l'encouragement sera examiné au cas par cas.

Pour vérifier la faisabilité d'un projet, il faut présenter – si elles existent déjà – la décision d'accord de l'OFT concernant l'adéquation technique de l'installation, la décision de principe du gestionnaire d'infrastructure ou l'autorisation de construire et d'exploiter. Si ces justificatifs ne sont pas encore disponibles, il convient de clarifier avec le requérant l'état d'avancement des autorisations requises. Ces documents ne sont pas obligatoires pour pouvoir établir la décision, mais un versement n'est possible que lorsque toutes les autorisations nécessaires ont été obtenues.

L'instance dirigeante dans la procédure d'autorisation de construire pour les nouvelles constructions, les extensions et les modifications de voies de raccordement est l'autorité compétente selon le droit cantonal. Celle-ci doit soumettre la demande d'autorisation de construire à l'OFT (section Autorisations II) afin de vérifier si les dispositions du droit ferroviaire sont respectées. Le requérant doit s'assurer que les documents nécessaires en vue de l'examen technique par l'OFT soient joints à la demande. En cas de doutes ou d'incertitudes concernant la procédure d'autorisation, il convient de prendre contact avec la section Autorisations II de l'OFT (anschlussgleise@bav.admin.ch).

Pour les installations qui revêtent une importance nationale sur le plan de la politique des transports, la compétence de l'approbation des plans appartient à l'OFT ([art. 11, al. 1, LTM](#) ; [art. 18 LCdF](#)).

Pour les demandes de construction ou d'extension d'ITTC avec une contribution d'investissement prévue de plus de 5 millions de francs, cette vérification est effectuée dans le cadre de l'examen préliminaire (cf. ch. 6.2) et en particulier de l'expertise externe, qui procède également à une évaluation des coûts d'exploitation estimés et du compte de résultats prévisionnel et émet une recommandation.

En cas de doutes importants concernant le projet, la demande peut être rejetée, la contribution d'investissement peut être réduite ou entièrement couverte.

h. Consultation d'autres documents

Le requérant doit mettre à disposition toutes les informations nécessaires à l'évaluation conformément à l'[art. 10 OTM](#). Les documents nécessaires au dépôt d'une demande sont indiqués dans le registre des voies de raccordement et doivent y être chargés. L'OFT peut à tout moment exiger d'autres documents ([art. 15c LSu](#)).

7 Décision de financement

Si la vérification de la demande conclut qu'un financement est en principe possible, il convient de déterminer le taux de la contribution.

7.1 Critères de mesure de l'encouragement

La Confédération soutient des projets ayant un impact maximal sur la réalisation des objectifs de la Confédération en matière de politique des transports, de l'environnement et de l'énergie. Conformément à l'[art. 8, al. 3, OTM](#), les montants maximaux prévus par la loi ne peuvent être alloués que si l'installation :

- satisfait à la conception relative au transport ferroviaire de marchandises visée à l'[art. 3 LTM](#) ;
- fait état d'une haute efficacité des subventions ;
- contribue à l'élimination de goulets d'étranglement ;
- contribue à la couverture du besoin de capacité en transport combiné ou en transport par wagons complets ;
- est raccordée de manière optimale à l'infrastructure ferroviaire, portuaire ou routière ;

- entraîne une réduction de la consommation d'énergie du transport de marchandises et un déroulement écologique de ce transport.

Les montant maximaux pour l'encouragement sont définis à l'[art. 8 LTM](#). Les règles suivantes s'appliquent en fonction du type de projet :

- Pour les *projets de construction ou d'extension de voies de raccordement* (en Suisse uniquement), le taux de la contribution se situe entre 35 % et 60 % ;
- Pour les *projets de construction ou d'extension d'installations de transbordement* (en Suisse uniquement), le taux de la contribution se situe également entre 35 % et 60 %. S'il s'agit d'une installation revêtant une importance nationale en matière de politique des transports (ladite installation doit figurer en tant que telle dans la conception relative au transport ferroviaire de marchandises, atteindre un volume de transbordement d'au moins 200 000 EVP et satisfaire aux paramètres d'infrastructure exigés), un cofinancement jusqu'à 80 % au plus est envisageable.
- Pour des *projets de construction ou d'extension d'installations de transbordement* (à l'étranger), le taux de la contribution se situe également entre 35 % et 60 % et peut aller jusqu'à 80 % dans des cas exceptionnels, lorsqu'il existe une importance particulière pour le transfert du trafic lourd à travers les Alpes. Les renouvellements d'installations de transbordement à l'étranger ne sont pas éligibles à l'encouragement.
- Pour des *projets de renouvellement* (en Suisse uniquement), le taux de la contribution se situe en principe à 40 %.

Dans tous les cas, le destinataire de la décision est tenu de participer avec des fonds propres à hauteur d'au moins 20 %. La Confédération réduit sa contribution d'investissement si celle-ci, ajoutée à d'autres contributions d'encouragement, dépasse 80 % des coûts imputables.

Conformément à l'[art. 8, al. 5, OTM](#), il n'est pas versé de contribution d'investissement inférieure à 30 000 francs. Des montants inférieurs ne peuvent pas être accordés. Il est possible de combiner d'autres projets sur la même voie de raccordement, pour autant que ceux-ci soient également réalisés dans un délai de trois ans.

8 Décision

La décision concernant les demandes d'investissement est prise à partir de l'examen et de l'évaluation de la demande. La décision est rendue sur cette base.

La décision fixe notamment le taux de la contribution, les coûts imputables et le montant maximal des contributions d'investissement, ainsi que les prestations à fournir et les charges à exécuter. Les travaux doivent démarrer dans les trois ans qui suivent l'entrée en force exécutoire de la décision. Une prolongation unique du délai de deux ans au maximum est possible sur demande. Passé ce délai, le destinataire de la décision perd ses droits aux prestations issues de la décision.

8.1 Décision négative

Une fois la demande examinée, le requérant est informé d'une éventuelle décision négative et se voit offrir la possibilité de retirer sa demande via l'application « Investissements TM » dans le registre des voies de raccordement. Dans ce cas, l'OFT clôture le dossier en confirmant par écrit le retrait au requérant.

Si le requérant n'est pas d'accord avec la décision négative, il a alors la possibilité de prendre position sous la forme d'un droit d'être entendu. Une décision négative est ensuite établie.

Le destinataire de la décision n'a pas d'émoluments à payer.

8.2 Renchérissement et frais supplémentaires en raison de modifications autorisées du projet

Si après le dépôt d'une demande mais avant la réception d'une décision, il est constaté que le renchérissement occasionne des frais supplémentaires, ceux-ci peuvent être pris en compte lors de la fixation du plafond des coûts dans la décision. Ils doivent être motivés et communiqués sans délai à l'OFT.

Les frais supplémentaires occasionnés après la réception d'une décision peuvent uniquement être pris en compte s'ils sont imputables à des modifications autorisées du projet, à un renchérissement effectif ou à d'autres facteurs inéluctables ([art. 15, LSu](#)).

Les frais supplémentaires imputables au renchérissement ou à d'autres facteurs inéluctables doivent donc être justifiés et prouvés en conséquence lors de la remise du décompte final. Les modifications du projet doivent dans tous les cas être préalablement soumises à l'approbation de l'OFT.

8.3 Garanties

L'OFT peut exiger des garanties pour les contributions à fonds perdu, par exemple lorsque les comptes annuels révèlent des risques de couverture insuffisante du capital du destinataire de la décision. Pour les destinataires de la décision qui ne sont pas inscrits au registre du commerce (par ex. associations), une garantie est prévue par principe.

Les coûts occasionnés par la constitution des garanties sont à la charge du requérant et ne sont pas pris en charge par l'OFT (voir [art. 7, al. 3, let. d, OTM](#)).

Les garanties doivent être constituées de manière autonome par les destinataires de la décision ; ils en informent l'OFT.

8.4 Taux de change

Les contributions d'investissement dans les ITTC à l'étranger sont allouées et versées en francs suisses. Les fluctuations du taux de change peuvent occasionner des frais supplémentaires. La couverture d'éventuels risques liés au taux de change après l'entrée en force exécutoire de la décision incombe au requérant. Les coûts occasionnés par une éventuelle couverture du risque de change sont à la charge du requérant et ne sont pas assumés par l'OFT (voir [art. 7, al. 3, let. d, OTM](#)).

Lors de la facturation, il s'agit de prendre en compte les dépenses effectives. Les factures en monnaie étrangère sont établies en francs suisses au taux de change moyen du mois en cours au moment de la facturation. Lors de la présentation de la facture finale, les coûts nets et la date de facturation doivent être indiqués séparément.

8.5 Taxe sur la valeur ajoutée

Les contributions à fonds perdu sont octroyées pour les demandes en Suisse, majorées de la TVA lors de l'établissement de la facture, étant donné que la déduction de l'impôt préalable ne peut pas être demandée pour ce flux de fonds ([art. 18, al. 2](#) ; [art. 33 LTVA](#)).

Lors du décompte final, le requérant doit mentionner séparément les coûts nets et la TVA. La TVA n'est toujours versée que lors du versement final. La décision ne fixe ni le taux de TVA correspondant ni un montant. Le montant de la TVA est déterminé par le taux en vigueur au moment de l'exécution des travaux et versé en plus du montant fixé dans la décision.

Les prestations propres ne donnent pas droit au remboursement de la TVA. Pour les prestations acquises à l'étranger, le droit au remboursement de la TVA n'existe que sur présentation d'une preuve correspondante par le destinataire de la décision.

Pour les installations à l'étranger, il faut apporter la preuve que les contributions d'investissement sont assujetties à la TVA et qu'aucune déduction de l'impôt préalable ne peut être faite sur celles-ci. Sur demande, la TVA subséquente peut être prise en compte. Si la preuve est apportée, la TVA sera remboursée lors du décompte final.

9 Versement

Avant de pouvoir régler les factures liées à la décision, les charges fixées pour le paiement doivent être remplies.

9.1 Acompte

Le requérant peut demander des acomptes pour des dépenses effectuées (par ex. pour des commandes avec acompte). Pour obtenir des acomptes, le requérant présente les factures classées selon les postes du devis ou un récapitulatif des coûts selon le devis dans la demande.

Les versements ne peuvent être effectués qu'exclusivement au destinataire de la décision. Tout versement à un administrateur est exclu.

Des acomptes jusqu'à concurrence de 80 % des contributions d'investissement octroyées peuvent être versés en fonction de l'avancement des travaux et des dépenses effectives avant le contrôle du décompte final ([art. 12, al. 2, OTM](#)).

La TVA n'est toujours remboursée qu'au moment du versement final.

9.2 Décompte et versement final

Au plus tard six mois après la mise en service de l'installation / l'achèvement des travaux, le requérant remet à l'OFT le décompte final (y c. les factures non encore transmises) structuré selon les postes du devis de la demande.

Lors du décompte de projets comprenant des contributions de tiers, le décompte de ces contributions doit également être remis avec le décompte final, afin qu'un versement final puisse être effectué.

En principe, les contributions d'investissement ne sont versées au destinataire de la décision qu'après l'établissement et le contrôle du décompte final ([art. 12, al. 1, OTM](#)). Le versement des contributions d'investissement est exigible six mois après la remise du décompte final à l'OFT ([art. 13 OTM](#)). Les versements ne peuvent être effectués qu'exclusivement au destinataire de la décision. Tout versement à un administrateur est exclu.

Le projet d'investissement est considéré comme achevé du point de vue des coûts lorsque le décompte final définitif du destinataire de la décision est disponible, que celui-ci a été contrôlé par l'OFT et que le versement a été effectué. Si toutes les parties du projet fixées dans une décision ne sont pas réalisées, le requérant doit fournir un aperçu des prévisions et des réalisations, en justifiant les écarts et en indiquant les coûts correspondants, afin que le décompte final puisse être établi.

L'OFT se réserve le droit de consulter d'autres documents pertinents pour le contrôle des décomptes finaux ([art. 15c LSu](#)).

9.3 Remboursement

Si l'OFT constate qu'un montant trop élevé a été versé par erreur (par ex. si des prestations déjà commandées et payées n'ont pas été exécutées), le montant doit être restitué. Dans un premier temps, cela peut se faire moyennant un courrier. Si le destinataire de la décision n'est pas d'accord avec le remboursement, le recouvrement se fait par voie de décision.

9.4 Disponibilités des crédits

La contribution d'investissements est versée dans le cadre des crédits de paiement annuels. L'allocation des crédits par les Chambres fédérales est réservée. Cette réserve concerne le versement, mais pas l'engagement des fonds.

10 Mise en œuvre du projet encouragé

Le destinataire de la décision doit documenter la mise en œuvre du projet encouragé, conformément aux charges fixées dans la décision. L'OFT peut également visiter ou auditer sur place à tout moment un projet encouragé.

10.1 Établissement de rapports

Gestion des rapports en relation avec les installations de triage et de transbordement : pour les projets de construction et d'extension bénéficiant de contributions d'investissement de plus de 5 millions de francs, le destinataire de la décision doit présenter à l'OFT tous les six mois les points essentiels dans un rapport d'étape. Lorsque le projet est achevé, il convient d'établir un rapport final. L'établissement des rapports est fixé en tant que charge dans la décision.

Un rapport d'étape peut également être exigé pour les projets de renouvellement ainsi que pour les projets de construction et d'extension dont la contribution d'investissement est inférieure à 5 millions de francs. Il appartient à l'OFT de décider si, dans ce cas, une charge correspondante doit être intégrée dans la décision.

Le rapport d'étape contient au moins des déclarations concernant les points suivants :

- état d'avancement des travaux du projet et le cas échéant des difficultés rencontrées ;
- échéancier et le cas échéant les écarts en la matière ;
- financement du projet et le cas échéant les écarts en la matière ;
- si nécessaire : demandes à l'OFT.

L'OFT surveille la remise des rapports d'étape et du rapport final. Il examine les rapports afin de déceler d'éventuelles incohérences avec les prescriptions de la décision. Le cas échéant, il prend contact avec le destinataire de la décision et clarifie les mesures à prendre. Si des aspects importants et pertinents pour la décision manquent dans les rapports, l'OFT renvoie le rapport au destinataire de la décision afin qu'il le remanie.

11 Gestion des charges

Une décision contient toujours des charges ; le destinataire de la décision doit informer de son propre chef l'OFT de leur bonne exécution.

12 Actes frauduleux

En cas de soupçon fondé d'actes frauduleux, l'OFT doit en être informé immédiatement et en détail. L'obligation d'annoncer s'étend également aux sous-contractants et aux autres entreprises prestataires (par ex. sociétés holding). Les actes frauduleux peuvent comprendre : le vol, la fraude, la gestion déloyale, la falsification de documents et autres.

13 Remboursement

L'[art. 14 OTM](#) est la base légale en matière de remboursements et de cas de rigueur.

Le remboursement s'effectue par le biais d'une décision. Au préalable, le destinataire de la décision est entendu sur les faits relatifs au remboursement prévu (droit d'être entendu).

L'[art. 14, al. 3, OTM](#) prévoit un remboursement si l'installation subventionnée n'est pas mise à disposition de manière non discriminatoire. Dans le cas de décisions pour lesquelles l'accès non discriminatoire n'a pas été fixé conformément à l'[art. 5, al. 4, OTM](#), il n'y a pas de remboursement.

Si le nombre des transbordements ou le volume à transporter convenu n'est pas atteint, les remboursements se font de manière proportionnelle compte tenu d'une durée de vie de l'installation de 20 ans ([art. 14, al. 2, OTM](#)). La durée de vie économique d'un chariot porte-conteneur est estimée à au moins 10 ans ou 12 000 heures d'exploitation. Pour une utilisation adéquate et judicieuse des contributions, il est justifié que l'appareil reste opérationnel pendant cette durée. Le remboursement se fait sur le montant effectivement versé (acomptes et versement final), TVA comprise. La surveillance des quantités transportées est fixée dans la décision correspondante et s'effectue sur 5 ou 10 ans.

Conformément à la pratique usuelle, aucun intérêt n'est facturé sur les remboursements ; il est également renoncé à un amortissement de l'installation. Aucune TVA n'est ajoutée au montant du remboursement calculé.

Si l'installation n'est plus utilisée conformément aux buts initiaux, la Confédération demande le remboursement des contributions d'investissement pour l'acquisition du terrain en raison de la conservation de la valeur du terrain. La possibilité de remboursement s'applique également après l'expiration de la durée de vie de l'installation encouragée.

14 Frais de procédure

Conformément à l'[art. 9, al. 3, OEmol-TP](#), il n'est en règle générale pas perçu d'émolument pour l'octroi de prestations financières, peu importe que la décision soit positive ou négative. Si des demandes s'avèrent manifestement vouées à l'échec, dont le traitement est ordonné de manière abusive et implique un travail important, des émoluments peuvent exceptionnellement être perçus de manière complète ou partielle. Il en va de même pour les décisions qui doivent être reconsidérées à la demande du requérant en raison de l'oubli de travaux ou d'éléments de construction.

15 Annexe

Tableau des coûts imputables et non imputables

Les coûts imputables sous condition sont marqués par (✓) dans le tableau. Si ces coûts existent dans un projet, il convient de prendre contact avec l'OFT avant le dépôt de la demande afin que la situation puisse être clarifiée en conséquence.

Groupe de coûts	Mesures concrètes	Remarques	Domaine d'application	
			ITTC ; au sein du périmètre d'installation	Voies de raccordement
Bâtiments	Bâtiment de la passerelle (<i>check-in / -out</i>)		✓	x
	Hall	Marquage du hall	✓	Imputable au sein du périmètre de la voie (2 m à partir de l'axe de la voie)
	Dépôt	Dépôt de pièces détachées pour engins de levage, moyens d'exploitation	✓	✓
	Locaux sociaux	Toilettes, douches, locaux de séjour	✓	✓
	Bâtiments administratifs et bureaux		✓	x
Plan des voies	Voies de formation / voies ferrées selon LCdF		x	x
	Ligne de contact	Dispositif de raccordement non compris	✓	✓
	Plan des voies	Voies de chargement, voies de transbordement, voies de garage, voies de contournement, voies de protection	(✓) Imputable au sein du périmètre d'installation	✓
	Raccordement à la voie	Dispositif de raccordement à l'installation sans aiguille de raccordement (art. 7, al. 3, let. b, OTM)	✓	✓
	Pont-bascule ferroviaire		x	x

Groupe de coûts	Mesures concrètes	Remarques	Domaine d'application	
			ITTC ; au sein du périmètre d'installation	Voies de raccordement
Plan des voies	Coûts de démantèlement	Le démantèlement sans remplacement de branchements et de sections de voies	x	x
	Équipements d'arrêt automatique	Signaux à feux clignotants et installations de barrière (sécurisation de passages à niveau, technologie de signalisation, électrotechnique, chauffage des aiguilles, dispositifs de déraillement, sabot d'arrêt)	√	√
	Voies de maintenance	Voies de garage destinées à la vérification du matériel roulant	x	x
	Branchements	Sans aiguille de raccordement	√	√
Terrain	Assainissement des sites contaminés	Imputable uniquement en cas de renouvellement et si la responsabilité n'est pas engagée.	(√)	(√)
	Libération de terrains constructibles	Défrichements, démolitions et démontages ; imputable uniquement si les travaux sont indispensables pour la capacité de fonctionnement de l'installation (sans démolition de bâtiments)	√	√
	Installation de chantier		√	√
	Gazonnement	Mesures de gazonnement	x	x
	Travaux de revêtement	Revêtement, pavages, bordures	√	√
	Travaux de terrassement	Déblai, remblai, assise	√	√

Groupe de coûts	Mesures concrètes	Remarques	Domaine d'application	
			ITTC ; au sein du périmètre d'installation	Voies de raccordement
Terrain	Démolition de bâtiments	Dans le cadre de la libération de terrains constructibles	x	x
	Vérifications relatives au présence de matériel de guerre		x	x
	Acquisition de terrain	Pour les ITTC, les coûts d'acquisition de terrain peuvent être pris en compte dans certains cas justifiés. Les frais de vente de terrains entre sociétés mères / filiales et sociétés affiliées supérieurs au coût d'acquisition initial ne sont pas imputables.	(√)	x
	Travaux de stabilisation	Murs de soutènement	√	√
	Grillages		√	√
Installations portuaires	Voies navigables	Comme accès à une installation de transbordement	√	√
Construction de conduites	Drainage, canalisation		√	√
	Pose de conduites, canalisation y c. déplacements de conduites		√	Imputable au sein du périmètre de la voie (2 m à partir de l'axe de la voie)
	Alimentation en eau		√	√

Groupe de coûts	Mesures concrètes	Remarques	Domaine d'application	
			ITTC ; au sein du périmètre d'installation	Voies de raccordement
Installation routière	Aires de stationnement	Surfaces de transport et d'attente, places de stationnement	✓	x
	Passerelle pour piétons	Déclaration d'utilité nécessaire	(✓)	(✓)
	Signalisation, marquage		✓	Imputable au sein du périmètre de la voie (2 m à partir de l'axe de la voie)
	Aires de transbordement		✓	x
	Passage inférieur routier / ferroviaire	Déclaration d'utilité nécessaire	(✓)	(✓)
	Route industrielle privée au sein de l'installation		✓	x
Moyen de traction	Treuils, installations à câbles		x	x
	Locomotives de manœuvres		x	x
	Moyen de traction	Pour les mouvements de manœuvre des wagons	x	x
Appareils /dispositifs de transbordement de voies de raccordement	Appareils de transbordement latéral	Pour le transbordement latéral de remorques	✓	x
	Mise en service de l'installation (formations, taxes de réception etc.)		x	x
	Rail de grue, chemin de roulement		✓	✓
	Borne de recharge pour chariot porte-conteneur électrique		✓	✓

Groupe de coûts	Mesures concrètes	Remarques	Domaine d'application	
			ITTC ; au sein du périmètre d'installation	Voies de raccordement
Appareils /dispositifs de transbordement de voies de raccordement	Rampes, murs de rampe, rampes de transbordement, hayons de chargement, porte de hall, fosses de maintenance, souffleries, installations de manutention de palettes, dispositifs actifs de chargement et de déchargement (conduites, pompes, tapis roulants, ponts transporteurs, compresseurs, etc.)		x	x
	Chariot porte-conteneur		✓	✓
	Grue sur rails / portique roulant		✓	✓
	Travaux de maintenance sur les appareils de transbordement		x	x
	Réservoirs d'essence pour chariot porte-conteneur		✓	✓
	Installations de maintenance pour réceptacles de transport	Installations de réparation et de lavage pour conteneurs	x	x
	Installations de maintenance pour moyens de transbordement		x	x
Autres équipements	Éclairage		✓	Seul l'éclairage de la voie est imputable
	Protection contre l'incendie		✓	✓ (au pro rata dans la zone des voies)

Groupe de coûts	Mesures concrètes	Remarques	Domaine d'application	
			ITTC ; au sein du périmètre d'installation	Voies de raccordement
Autres équipements	Alimentation en courant		√	Imputable en lien avec le plan des voies et l'installation de sécurité
	Bassin de rétention pour marchandises dangereuses		√	√
	Mobilier	Equipement général de bureaux	x	x
	Bassin de retenue d'eaux pluviales		√	√
	Mesures de protection contre le bruit		√	√
	Télécommunications	Uniquement les moyens de communication nécessaires à l'exploitation	√	√
	Charges relatives à l'environnement	Mesures de protection imposées par les autorités	√	√
	Installations de lavage		x	x
	Autres mesures imposées dans l'autorisation de construire	En accord avec l'OFT	(√)	(√)
Coûts de planification	Frais de planification du projet	Honoraires pour la planification et l'étude de projet jusqu'à un maximum de 12 % des coûts totaux de construction imputables	√	√
Autres coûts	Frais d'exploitation	Formations et forfaits de livraison pour les moyens de transbordement, remplissages de réservoir, frais de maintenance, changement d'huile et de filtres etc.	x	x

Groupe de coûts	Mesures concrètes	Remarques	Domaine d'application	
			ITTC ; au sein du périmètre d'installation	Voies de raccordement
Autres coûts	Indemnisation des autorités et commissions		x	x
	Coûts financiers	Voir art. 7, al. 3, let. d, OTM, coûts de garanties bancaires, d'établissement de sécurités	x	x
	Coûts divers / pour imprévus	Imputables jusqu'à un maximum de 10 % des coûts totaux de construction imputables	✓	✓
	Coûts occasionnés par des tiers		x	x
	Coûts assumés par des assurances ou autres tiers		x	x
	Frais d'entretien	Par ex. nettoyer, lubrifier, poncer, ébarber et rectifier l'usure ondulatoire des rails, remplacer certaines lames d'aiguille, résinifier des trous de tire-fonds, régler l'écartement des rails, poser des barres de maintien d'écartement etc.	x	x
	Frais d'urbanisation	Charges imposées par les autorités pour des investissements hors installation et situés en dehors du périmètre de l'installation (par ex. travaux de compensation)	x	x