



23.054

**Erneuerung der strassenseitigen
Autoverlade-Infrastruktur.
Zusatzkredit****Renouvellement de l'infrastructure
routière destinée
au chargement des automobiles.
Crédit additionnel***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.12.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.03.24 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Juillard Charles (M-E, JU), pour la commission: En juin 2023, le Conseil fédéral a adopté et transmis au Parlement le présent arrêté. Avec ce dernier, il propose au Parlement de continuer à soutenir les installations de chargement des automobiles, des installations d'importance nationale, et d'allouer en conséquence un crédit supplémentaire de 40 millions de francs. Par ailleurs, la pratique de financement sera adaptée selon le souhait du Conseil fédéral. Le Conseil national a délibéré sur le projet le 20 décembre 2023 et a porté ce crédit de 40 à 46 millions de francs. Nous verrons plus tard à quoi ces 6 millions supplémentaires devraient servir. Votre commission vous propose d'en faire de même.

Il y a lieu de rappeler que les installations de chargement des wagons dépendent de la route et du rail. Il s'agit ici d'un point sensible de la complémentarité dans la politique des transports, à savoir la possibilité de transférer le trafic de véhicules automobiles légers de la route au rail. Pour ce faire, les entreprises ont besoin d'un matériel roulant et d'infrastructures ferroviaires et routières adaptées au transbordement de la route au rail et du rail à la route.

Avec le crédit complémentaire pour le financement des mesures de renouvellement de l'infrastructure de chargement des voitures, il s'agit de confirmer la politique actuelle et de permettre le renouvellement des infrastructures de trois, voire quatre points de chargement. En fait, en Suisse, nous disposons de cinq installations de chargement de véhicules à travers les tunnels ferroviaires. Les installations du Lötschberg et du Simplon, exploitées par le BLS, l'installation de la Vereina, exploitée par les Chemins de fer rhétiques et les installations de la Furka et de l'Oberalp, exploitées par le Matterhorn Gotthard Bahn. Indiquons tout de suite que le point de chargement de l'Oberalp a arrêté ses activités en 2023 à cause d'une trop forte diminution du trafic, en lien notamment avec l'ouverture du tunnel routier du Lukmanier.

D'importants investissements de renouvellement sont prévus au cours des prochaines années, et il convient de décider par quelle source les financer. Depuis 1985, le chargement des automobiles est encouragé par des ressources du financement spécial pour la circulation routière, en application de l'article 86 alinéa 3 de la Constitution. En plus de ces indemnités annuelles, les Chambres fédérales ont approuvé, dans le cadre du budget 2019, un crédit d'engagement de 60 millions de francs pour des investissements à partir de cette même année 2019.

Les moyens effectifs du crédit d'engagement sont largement engagés jusqu'à la fin 2021. C'est pourquoi l'Office fédéral des transports a recensé, début 2020, les besoins de fonds auprès des exploitants pour les renouvellements à réaliser dès l'année 2022. Ce recensement a révélé un besoin supplémentaire de 140 millions de francs, dont la majeure partie concerne le matériel roulant. Un crédit d'engagement n'est prévu cependant que pour les investissements dans l'infrastructure routière, pour lesquels 40 millions, ou en l'occurrence 46 millions de francs suffisent; nous y reviendrons.

Encore un bref rappel historique: à l'origine, ces infrastructures ont été développées avant tout dans un but d'accessibilité. En effet, en hiver en particulier, certaines régions ne pouvaient pas être atteintes faute d'une exploitation hivernale d'un col ou d'une autre voie d'accès, en particulier en période de forte fréquentation tou-



ristique. Cette utilité reste aujourd'hui avérée. Il suffit pour s'en convaincre de voir le nombre d'automobilistes qui utilisent ces moyens pour traverser les Alpes.

On peut également ajouter que, dans le cadre de la politique environnementale et climatique actuelle, ces infrastructures jouent un rôle écologique, puisque ce sont énormément de tonnes de CO₂ qui peuvent être économisées. On peut évaluer à 37 000 tonnes en 2019 l'économie réalisée grâce au chargement des véhicules sur le train à propulsion électrique.

Permettez-moi, à ce stade, de m'arrêter sur le deuxième objectif évoqué par le Conseil fédéral dans son message.

Le Conseil fédéral conclut que le système de transfert de la route au rail doit être maintenu dans sa forme actuelle. Cependant, il convient d'adapter le financement comme suit.

Le matériel roulant de chargement des automobiles doit désormais être financé par des fonds de tiers, comme c'est le cas dans le transport régional de voyageurs. Si l'exploitation d'un point de chargement des automobiles entraîne des frais d'exploitation non couverts, la Confédération et les exploitants peuvent convenir d'une indemnité d'exploitation annuelle. L'infrastructure routière doit être financée par des fonds routiers à affectation obligatoire – ce sont les ressources de financement spécial pour la circulation routière. L'infrastructure ferroviaire continuera d'être financée par le fonds d'infrastructure ferroviaire. Afin de compenser l'utilisation de l'infrastructure, l'exploitation du chargement des automobiles paie les prix habituels du sillon, qui ne couvrent toutefois que des coûts marginaux. Cet aspect du dossier ne fait pas l'objet d'une décision de notre Parlement. Le dossier a été soumis à consultation dans son ensemble et le résultat montre qu'il a été largement approuvé, même si certaines compagnies de transport et certains cantons auraient préféré maintenir l'ancien système.

Le Conseil fédéral ne prévoyait de financer que trois renouvellements d'installation, à savoir le Lötschberg, la Vereina et la Furka. Il a en effet estimé que seuls ces trois points de chargement avaient une importance nationale et qu'ils méritaient ainsi un financement par la Confédération.

AB 2024 S 128 / BO 2024 E 128

Comme je l'ai rappelé précédemment, le point de chargement de l'Oberalp a été supprimé au printemps 2023. En ce qui concerne le Simplon, le Conseil fédéral estime qu'il ne s'agit pas d'un point de chargement à caractère national, car il sert essentiellement le canton du Valais. En effet, depuis que la route du Simplon a été élargie et qu'elle est ouverte et entretenue toute l'année, le transport de véhicules par le train est selon lui une offre complémentaire, mais pas indispensable.

Lors de sa séance des 15 et 16 janvier derniers, la Commission des transports et des télécommunications de notre conseil a examiné le projet qui vous est soumis. S'il n'y a eu aucune opposition quant à l'entrée en matière, les débats ont porté essentiellement sur le soutien ou non à d'autres projets, comme le Simplon. Rapidement, la commission a écarté une autre proposition pour le Lötschberg et la Furka, qui aurait nécessité d'ajouter 12 millions de francs au projet initial du Conseil fédéral. La commission a pris cette décision sur la base des informations fournies par l'administration et en raison du fait que le chef du département a indiqué que ces projets n'étaient pas prêts et qu'il n'y aurait aucun problème pour obtenir un financement supplémentaire si cela devait s'avérer nécessaire ces prochaines années.

Au sujet du projet du Simplon, il a notamment été fait état du développement important, ces dernières années, sur cet axe, du trafic automobile transféré de la route au rail – ceci représente nettement la plus forte progression de tous les points de chargement. Le fait que le transbordement des véhicules à Brigue posait des problèmes sur la route et qu'il n'était pas rare de constater des embouteillages sur la route cantonale parce que la place de chargement était insuffisante a également été pris en compte.

Un autre argument a pesé dans les discussions de la commission, à savoir celui de la conformité avec la politique environnementale voulue par la Confédération. En effet, plus il y aura de transport de véhicules sur le rail et moins on produira de CO₂.

Au terme de ces discussions, la commission a accepté de soutenir la décision du Conseil national d'ajouter le Simplon dans la liste des objets à soutenir par la Confédération et d'ajouter 6 millions de francs aux crédits supplémentaires demandés. A noter qu'il n'est pas certain que nous ayons besoin des 6 millions de francs. L'Office fédéral des transports va encore reprendre ce dossier et nous a garanti qu'il ne dépenserait pas plus d'argent que nécessaire.

A ce stade, je vous invite à accepter l'entrée en matière et également l'arrêté tel qu'il vous est proposé.

Gmür-Schönenberger Andrea (M-E, LU): Autoverlade sind ohne Zweifel eine sehr gute Sache, einerseits wegen der Grunderschliessung, andererseits auch aus ökologischen Gründen. Ich erlaube mir zuhanden der Materialien eine Bemerkung zum Simplon. Ursprünglich sprach man beim Simplontunnel von einem Kredit



von 1,6 Millionen Franken, in der Zwischenzeit ist man bei 6 Millionen; aber auch diese 6 Millionen sind nicht plausibilisiert. Das ist das eine.

Das andere: Der Autoverlad ist dann von sogenannter nationaler Bedeutung, wenn keine alternative Strassenverbindung vorliegt. Der Autoverlad am Simplon wurde vor zwanzig Jahren durch den Kanton Wallis aber parallel zur Nationalstrasse wieder eingeführt und auch finanziert. Es gibt da also eine Erschliessung. Ich warne einfach davor, dem jetzt hier quasi eine nationale Bedeutung zu geben, denn die Kriterien dafür sind nicht gegeben. Ich wehre mich nicht dagegen, dass wir zum heutigen Zeitpunkt mitfinanzieren, aber die nationale Bedeutung ist nicht gegeben. Ich danke für die Kenntnisnahme.

Rösti Albert, Bundesrat: Der Nationalrat ist in der Wintersession 2023 auf die Vorlage eingetreten. Er hat dann in Artikel 1 Absatz 1 eine Anpassung beschlossen. Ihre vorberatende Kommission ist dem Beschluss des Nationalrates gefolgt. Mit der Anpassung soll der Zusatzkredit für die Verladestationen, für die nötigen strassenseitigen Investitionen, um 6 Millionen Franken erhöht werden, also auf 46 Millionen statt 40 Millionen Franken. Die zusätzlichen 6 Millionen Franken sind, wie soeben gesagt wurde, für den Autoverlad am Simplon aufzunehmen.

Dem Bundesrat ist es ein Anliegen, die Gewährung der Bundesmittel an klare und transparente Kriterien zu knüpfen. Beim Verlad am Simplon handelt es sich um ein Zusatzangebot zur ganzjährig geöffneten Nationalstrasse über den Simplonpass. Deshalb hat der Bundesrat diesen Verlad in der Botschaft als Autoverlad ohne nationale Bedeutung eingestuft. Damit ist der Verlad, gestützt auf die vom Bundesrat definierten Kriterien, nicht unterstützungsberechtigt. Es ist der einzige Verlad, der im Winter eben eine Alternative hat. Dieser Meinung ist der Bundesrat auch heute noch. Es ist an Ihnen, zu entscheiden, wie man mit dieser Situation umgehen will. Natürlich stellt der Verlad Simplon eine wichtige Verbindung sicher, aber die Frage ist, ob das nicht auf kantonaler Ebene geregelt werden kann. Wenn Sie dem Verlad trotzdem eine nationale Bedeutung beimessen, wären das diese 6 Millionen Franken, die zusätzlich nötig wären.

Ich bitte Sie auf alle Fälle, auf die Vorlage einzutreten, so oder so. Mindestens die drei definierten und vom Bundesrat als von nationaler Bedeutung anerkannten Verlade – Lötschberg, Vereina und Furka – sind wichtig für unser Verkehrssystem. Ich danke, wenn Sie dieser Vorlage nach dem Eintreten zustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Massnahmen zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté



Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.054/6378)

Für Annahme der Ausgabe ... 40 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(3 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.054/6379)

Für Annahme des Entwurfes ... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(5 Enthaltungen)

AB 2024 S 129 / BO 2024 E 129