



## Fiche info

09.07.2018

---

# Gateway Basel Nord : cofinancement de la première étape du terminal

### Description du projet

La première étape du terminal de Bâle Nord (« phase de démarrage 1.1+ ») comprend la construction d'un terminal pour le transbordement de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques de la route au rail (transport combiné) sur une aire d'env. 110 000m<sup>2</sup>. La première étape prévoit les éléments suivants :

- 6 voies de chargement d'une longueur utile grutable pouvant atteindre 745 m,
- 3 portiques roulants enjambant les voies de chargement,
- 1 voie de garage/de préparation non grutable,
- À côté des voies, aires de dépôt atteignables avec les grues, destinées aux caisses mobiles et aux semi-remorques et permettant l'empilement de jusqu'à 4 conteneurs,
- 1 entrepôt de marchandises dangereuses pour conteneurs de marchandises dangereuses,
- Pistes de circulation et de chargement, aires de stationnement / préstationnement pour camions.

Des deux côtés, l'installation de transbordement est directement raccordée au corridor de fret européen Rhin-Alpes, principal axe ferroviaire nord-sud, tandis que l'autoroute A2 constitue un raccordement routier performant du terminal.

La première étape du terminal de Bâle Nord crée des capacités de transbordement d'environ 240 000 EVP par an (EVP = équivalent vingt pieds, conteneurs standard d'une longueur de 6 m). Au cours des dix premières années d'exploitation, le nombre moyen de transbordements devra s'élever à 188 000 EVP par an. La moitié des transports ayant des parcours initiaux et terminaux en Suisse devraient être effectués sur le rail. Vu sa capacité et sa grande utilité pour le fret ferroviaire suisse, le terminal est considéré comme une installation d'importance nationale en matière de politique des transports.

## **Bases légales du cofinancement**

Conformément à l'[art. 8 de la loi sur le transport de marchandises](#), la Confédération peut financer jusqu'à 80 % des coûts de projets revêtant une importance nationale en matière de politique des transports. Selon l'[art. 8, al. 3, de l'ordonnance sur le transport de marchandises](#), le montant précis de la contribution fédérale est fixé en fonction des objectifs de la Confédération en matière de politique des transports, de l'énergie et de l'environnement.

Le projet concernant la première étape de construction du terminal de Bâle Nord satisfait presque intégralement ces critères. Il n'atteint pas l'évaluation maximale en ce qui concerne l'efficacité des subventions (rapport entre la quantité transportée imputable et les coûts imputables). C'est pourquoi, lors de l'évaluation globale, 5 points de pourcentage ont été déduits du montant maximal de l'aide financière. Le taux de la contribution est donc fixé à 75 % des coûts imputables. Au total, l'aide financière maximale s'élève à 82,9 millions de francs.

À l'heure actuelle, les conditions d'allocation d'une aide financière concrète pour la deuxième étape (« phase de développement 2.0 ») ne sont pas encore remplies. Le degré de planification requis de même que la précision des coûts ne sont pas encore atteints. Pour cette raison, l'OFT a attesté dans sa décision que la deuxième étape était en principe digne d'être encouragée, sans toutefois en promettre le financement concret.

La décision sur le montant de la participation financière au troisième bassin planifié par les Ports Rhénans Suisses, qui est en rapport fonctionnel avec la phase de développement 2.2 du terminal, sera prise lors d'une procédure séparée dès que le canton aura assuré sa contribution au financement. La Confédération a déjà confirmé précédemment que ce projet était en principe digne d'être encouragé (cf. déclaration d'intention de la Confédération, des deux Bâle et des Ports Rhénans du 25 septembre 2017).

## **Accès non discriminatoire**

S'agissant de l'accès non discriminatoire, les dispositions de l'[art. 6 de l'ordonnance sur le transport de marchandises](#) sont applicables.

## **Charges spécifiques**

### *Ouverture de l'actionnariat :*

Vu les dimensions, l'importance nationale en matière de politique des transports et la pertinence de l'installation pour un déroulement efficace des transports suisses d'import/export, l'entreprise Gateway Basel Nord SA (GBN) est tenue de viser un actionnariat plus large, tout en restant conforme aux codes des obligations et à la loi sur les cartels.

### *Séparation des fonctions de gestion des données et de l'information :*

La GBN doit prendre les dispositions qui s'imposent afin que ses sociétés propriétaires (Contargo, Hupac et CFF Cargo) ne reçoivent pas d'informations déterminantes pour la concurrence ni des informations non accessibles au public. Des prescriptions en matière d'accès aux systèmes informatiques et aux données permettent de mettre en œuvre cette sécurisation. Ainsi, les sociétés propriétaires ou leurs filiales ne peuvent pas se procurer des avantages économiques injustifiés (par

ex. informations sur les ventes en relation avec les clients, sur les prix, sur des éléments de prix, sur les marges et sur d'autres conditions).

La GBN est aussi tenue de mettre à disposition de tous les clients de l'installation de transbordement, dans la qualité nécessaire, les données requises et les interfaces informatiques nécessaires à un déroulement efficace des mandats.

*Réserves en vue d'acquisitions :*

La GBN est tenue de veiller dans une mesure appropriée à la pérennité des installations de transbordement. Pour ce faire, elle doit constituer des réserves en vue d'acquisitions de remplacement conformément au code des obligations. Jusqu'à ce que les réserves soient intégralement constituées, les possibilités de répartition des bénéfices sont limitées.

L'OFT vérifie régulièrement que les charges soient respectées ; au cas où elles ne le seraient pas, il peut exiger la restitution de l'aide financière.

**Questions/précisions :**

Office fédéral des transports  
Information  
058 462 36 43  
presse@bav.admin.ch