

Où sont les convergences ?

COLLOQUE OUESTRAIL
VENDREDI 30 OCTOBRE 2009
YVERDON-LES-BAINS 09H - 13H

Sommaire

- **page 2 :**
présentation des orateurs
- **page 3 à 4 :**
documentation relative au financement du domaine des transports
- **page 5 :**
solutions potentielles pour financer le rail
- **page 6 :**
tous les renseignements pratiques

Avec le soutien de

BOMBARDIER | **LE TEMPS**
CONSTRUCTEUR DE TRAINS | MÉDIA SUISSE DE RÉFÉRENCE

L'AMBITION DU COLLOQUE OUESTRAIL: TROUVER DES CONVERGENCES



Pourquoi consacrer un colloque au financement des infrastructures ferroviaires ? Tout d'abord parce que nous devons nous donner les moyens d'atteindre nos objectifs politiques. Et ensuite, parce que tout doit être entrepris pour que l'augmentation des besoins de mobilité puisse

être absorbée prioritairement par les transports publics. Il faut donc poursuivre l'effort entrepris dans ce domaine depuis une vingtaine d'années. L'évolution est spectaculaire : introduction de l'horaire cadencé en 1982 et amélioration des correspondances dans les gares ; réalisation de la première étape de RAIL 2000 avec davantage de trains et une réduction des temps de parcours ; multiplication des communautés tarifaires (plus d'une vingtaine actuellement) ; développement des transports urbains. A chaque fois nous pouvons faire le même constat : lorsque le produit est bon, la clientèle réagit positivement. Un des indices les plus parlant est le nombre d'acquéreurs de l'abonnement général CFF qui est passé de 223063 en 2000 à 374769 en 2008 !

Aujourd'hui, l'OFT et les CFF préparent le projet RAIL 2030, à savoir un ensemble de mesures destinées à développer encore le réseau ferroviaire et à le rendre plus performant. Or, on sait déjà que de nouvelles ressources devront être trouvées pour financer ces mesures. En théorie, les solutions sont nombreuses (cf. notre tableau ci-après), mais dans la pratique, il s'agira surtout de trouver la formule qui, le moment venu, puisse rallier une majorité du Parlement fédéral.

« Il s'agira surtout de trouver la formule qui puisse rallier une majorité du Parlement fédéral »

Dans cette optique, OUESTRAIL souhaite apporter sa modeste contribution à la recherche de solutions en invitant des représentant-e-s de différentes sensibilités politiques et socio-économiques à exposer leur vision dans le cadre de notre traditionnel colloque d'automne.

Je vous donne donc rendez-vous à notre manifestation et me réjouis de vous y rencontrer.

Claude Hêche
Conseiller aux Etats,
Président d'OUESTRAIL

■ Ouverture

Les personnes suivantes s'exprimeront en ouverture du colloque qui, après cette partie introductive, sera animé par Bernard Wüthrich, chef de la rubrique suisse au journal «Le Temps».



Animation des débats :
Bernard Wüthrich
chef de la rubrique suisse au journal «Le Temps»

François Marthaler
Conseiller d'Etat du canton de Vaud, Président de la Conférence des Directeurs des transports de Suisse occidentale CTSO

Stéphane Wettstein
Directeur général Bombardier Transport Suisse

Kurt Signer
Secrétaire général de CFF SA

■ Trois intervenants pour poser le décor

Trois orateurs sont invités dans une première partie à planter le décor. Tous les trois sont des acteurs engagés dans ce débat. Roger Nordmann pour l'Association transport et environnement (ATE) et Jan Perret-Gentil d'economiesuisse présenteront leur vision idéale et les convergences possibles avec le point de vue adverse. Pierre-André Meyrat de l'Office fédéral des transports (OFT) présentera les solutions inspirées des réflexions qui prévalent actuellement au sein des Autorités fédérales.



Roger Nordmann
Conseiller national PS/VD et membre du Comité central de l'ATE



Jan Perret-Gentil
Responsable de projets infrastructures chez economiesuisse



Pierre-André Meyrat
Sous-directeur de l'OFT, responsable de la division financement

■ Quatre personnalités politiques pour «donner la température»

Dans une deuxième partie, quatre parlementaires fédéraux de quatre sensibilités différentes commenteront la matière exposée dans la première partie. Eux aussi sont invités à esquisser des solutions susceptibles de rallier une majorité parlementaire.



Anne Seydoux
Conseillère aux Etats, PDC/JU, membre de la Commission de gestion

Jean-Pierre Graber
Conseiller national, UDC/BE, membre de la Commission des finances

Robert Cramer
Conseiller d'Etat GE et Conseiller aux Etats, Verts/GE, membre de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie

Jean-René Germanier
Conseiller national, LR/VS, membre de la Commission des transports

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES: LA SITUATION ACTUELLE EN BREF

Les nouvelles infrastructures ferroviaires sont prioritairement financées par le Fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP). Ce fonds est aujourd'hui plafonné à 31 milliards de francs et alimenté de la manière suivante pour l'année 2009 :

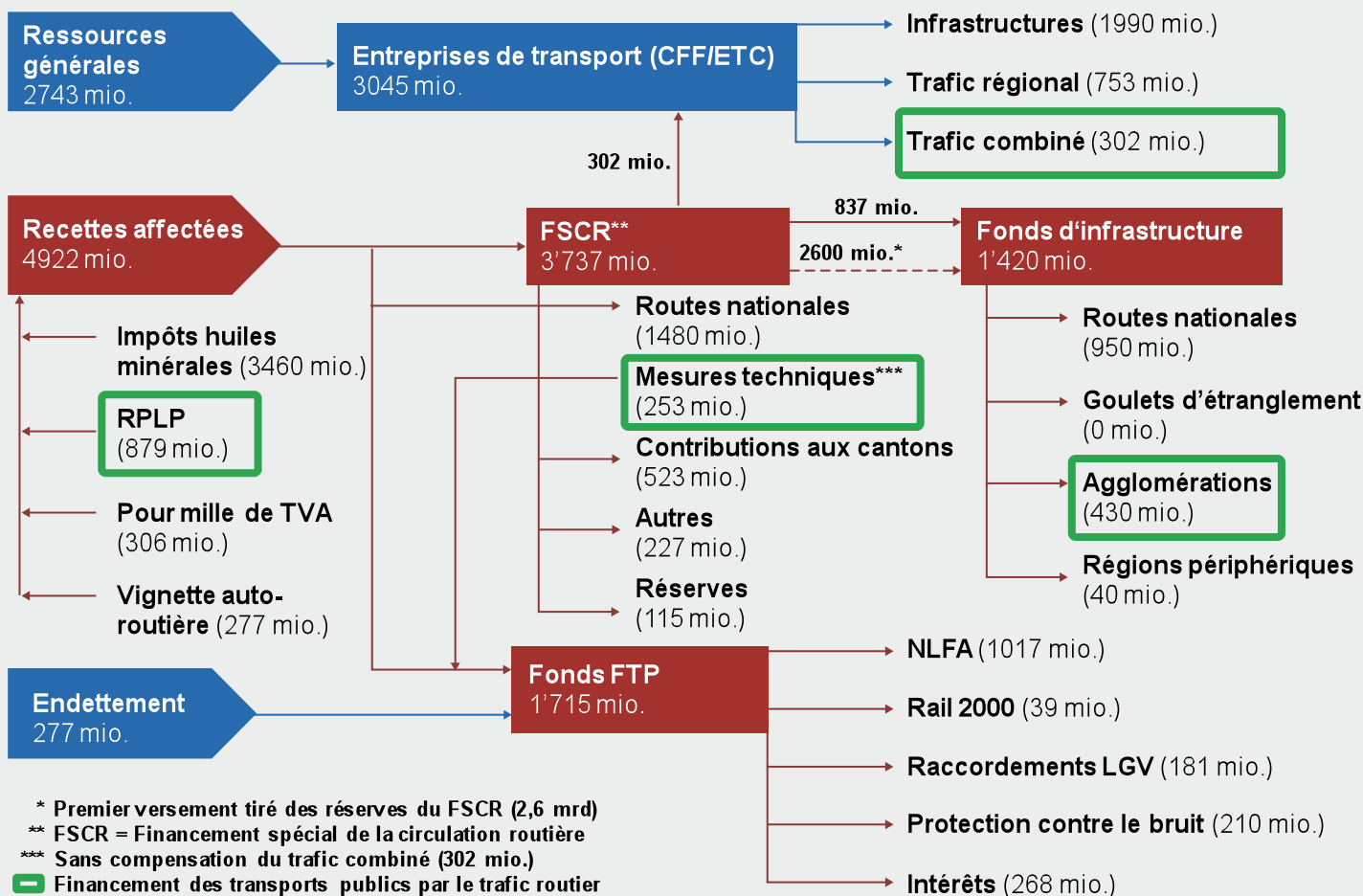
Provenance	Montant budget 2009	En % du FTP
TVA	326 000 000	20.7
RPLP	937 600 000	59.5
Impôt sur les huiles minérales	312 191 750	19.8
TOTAL	1 575 791 750	100

Actuellement, les ressources du FTP servent essentiellement à financer la construction du tunnel ferroviaire de base du Gothard. Lorsque la construction de ce dernier sera terminée, les fonds disponibles serviront en partie à rembourser les avances consenties par la Confédération au FTP et qui s'élèvent à plus de 8 milliards de francs au total.

C'est également au moyen du FTP que seront financées – mais à partir de 2015 seulement si tout va bien – les mesures ZEB (RAIL 2000 deuxième étape) adoptées par le Parlement au printemps 2009. Quant aux mesures RAIL 2030, elles nécessiteront de nouvelles sources de financement.

L'infographie ci-dessous, réalisée par economiesuisse, illustre le système complexe des flux de financement pour le transport routier et ferroviaire au niveau fédéral avec les chiffres de 2008 :

Financement du rail et de la route: une vraie machine à Tinguely!

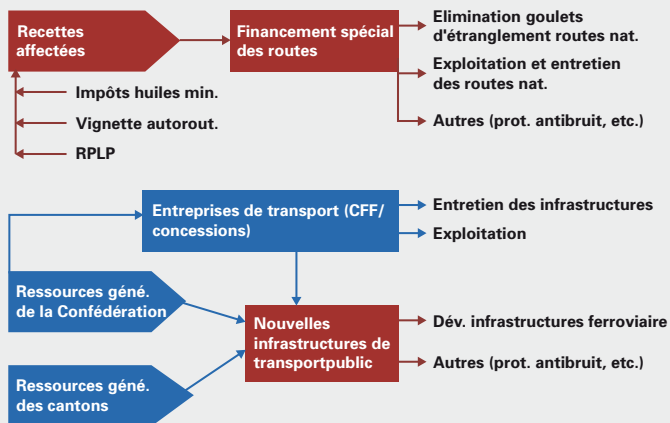


ATE ET ECONOMIESUISSE : DEUX MODÈLES - DEUX VISIONS

Avec d'une part l'Association transports et environnement (ATE), et d'autre part economiesuisse, ce sont deux visions qui s'affrontent. L'une - celle d'economiesuisse - postule une application accrue du principe de causalité. Autrement dit, la route finance la route et le rail finance le rail. L'autre - celle de l'ATE - vise au contraire à augmenter la part des recettes routières en faveur du rail (50% au lieu de 25%) comme le demande son initiative populaire lancée en mars 2009. Avec la solution préconisée par economiesuisse, un montant annuel allant jusqu'à un milliard de francs serait disponible pour les infrastructures ferroviaires tandis que ce montant serait de 1,7 milliard avec la solution préconisée par l'ATE.

■ economiesuisse : appliquer le principe de causalité

economiesuisse propose une application accrue du principe de causalité. En particulier, les recettes routières doivent être affectées exclusivement à la route et non plus en partie au rail comme c'est le cas actuellement. Pour le financement de RAIL 2030, economiesuisse propose le modèle suivant :



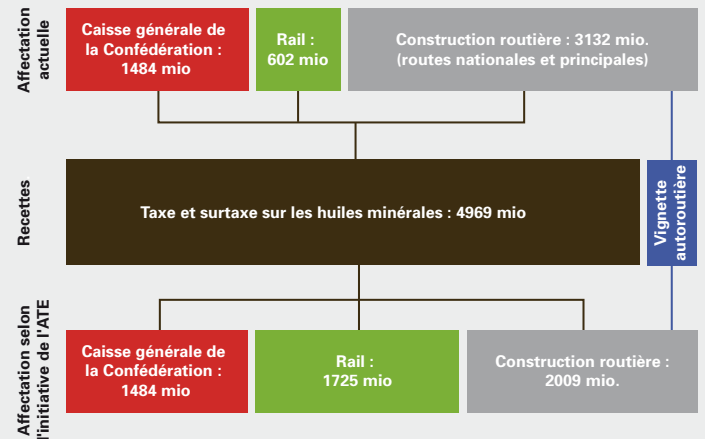
La concrétisation du modèle proposé par economiesuisse, avec notamment les montants escomptés, se présente comme suit :

Source	Explication	Mio/an
Cofinancement des cantons	On admet que les besoins augmenteront surtout dans les agglomérations. Il est dès lors légitime que les cantons contribuent au financement de projets ferroviaires « pour un montant correspondant à l'utilité qu'ils en attendent »	220 – 440
Amélioration de l'autofinancement	Par une rationalisation de l'exploitation et une augmentation des tarifs des usagers, il convient d'augmenter la contribution des entreprises de transports	300 – 400
Contribution de la Confédération	Ces contributions interviendraient au terme du remboursement des avances de la Confédération (env. 8 mrd de francs) au fonds FTP.	300 - 400

En vertu de ce mécanisme, un montant d'investissement en faveur de RAIL 2030 pouvant atteindre 840 millions de francs par an serait possible dès 2017 puis pourrait encore augmenter de 300 à 400 millions de francs lorsque les avances accordées au FTP seront entièrement remboursées

■ Association transports et environnement : privilégier le transfert modal

Pour financer les nouveaux projets d'infrastructure, l'initiative « pour les transports publics » propose de modifier la redistribution des taxes sur les hydrocarbures. Une moitié devrait ainsi être investie pour les chemins de fer et l'autre pour les routes. À ce jour, 75% est utilisée pour les routes et 25% pour les transports publics. En cas d'acceptation, l'initiative apporterait une contribution estimée à 800 millions de francs par an.



source : journal ATE)

Les intentions de la Confédération

A ce jour (septembre 2009), on ne sait que peu de chose des intentions de la Confédération. L'Office fédéral des transports et les CFF ont présenté une information sommaire aux cantons dans le courant du mois de juin 2009. S'agissant du financement, il a été dit à cette occasion qu'il devrait être assuré par a) une augmentation des tarifs des billets; b) une réaffectation de la part cantonale à la RPLP et c) le recours au Partenariat Public Privé (PPP). Les intentions et propositions de la Confédération devraient se préciser dans le courant de l'automne 2009 (le message au Parlement est annoncé pour 2011).

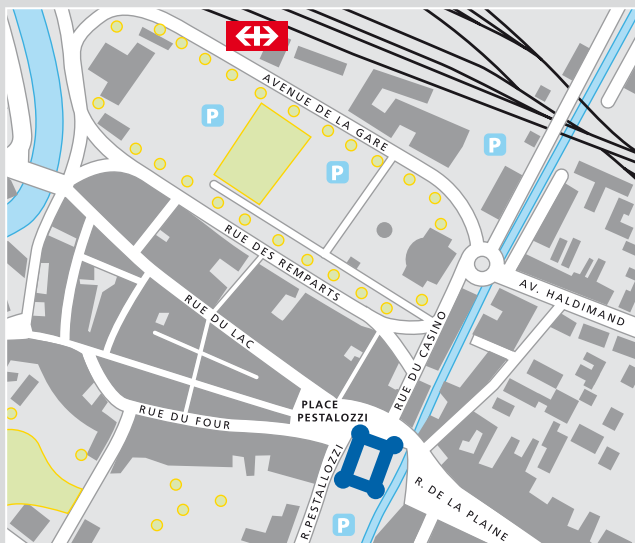
	Moyen	Commentaire	Nécessite une votation populaire?	mio/fr./an ¹
Contribution de la route au rail	Taxe de 5 cts par litre d'essence/ diesel	La consommation globale d'essence et diesel est d'environ 8 milliards de litres.	NON	400
	Taxe sur le CO2 à affectation obligatoire	Application de la taxe sur le CO2 aux 7 mios de tonnes de carburants consommés en Suisse	OUI	200
	Extension de la taxe poids lourds au trafic des véhicules de livraison	Appliquer le barème moyen de Fr. 2.75 par T/ KM aux 8,5 milliards de T/KM effectués par les véhicules de livraison et affecter les 2/3 des recettes aux transports publics	OUI	150
	Péage routier	Application d'un péage routier à l'échelle nationale et au tarif de 4 cts par km/véhicule. Recettes affectées aux transports publics	OUI	1200
	Augmenter la part de la taxe sur les carburants affectée aux transports publics	Consacrer 50% des taxes sur les carburants aux transports publics contre 25% actuellement	OUI	800
Contributions du rail	Contribution des usagers du rail	L'utilisateur paie aujourd'hui en moyenne 14 centimes par kilomètres de chemin de fer parcouru. Une contribution de 1 centime pourrait être prélevée sur chacun des 15 milliards de km/ voyageurs	NON	150
	Augmentation du prix du sillon	Cette mesure est proche de la précédente. L'augmentation du prix du sillon n'entraîne cependant pas forcément une augmentation pour l'utilisateur. Il appartient à l'entreprise de déterminer comment elle va compenser cette augmentation	NON	150
Contribution des usagers rail et route	Suppression de la déduction fiscale des frais de transports	Plusieurs interventions parlementaires ont été rejetées au cours de ces dernières années	NON	300
	Contribution des usagers rail / route	Contribution de 5 cts par kilomètre parcouru par les usagers du rail (via le prix du billet) et de la route (via le prix de l'essence)	NON	1000 ²
Autres contributions	Réaffectation de la moitié de la part cantonale à la RPLP	Actuellement, un tiers des recettes de la RPLP est redistribué aux cantons, soit actuellement environ 500 millions de francs.	NON	250
	Un pour mille supplémentaire de TVA	Le FTP est déjà alimenté par un pour mille de TVA qui équivaut à 300 mio de francs	OUI	300
	Contributions de la Confédération	L'Etat assume ses tâches de service public	NON	400
Avances uniquement	Partenariat public privé PPP	Recours au partenariat public privé	NON	
	Caisses de pension	Autoriser les caisses de pension à placer des fonds dans les infrastructures ferroviaires	NON	
	Préfinancement par les cantons	Une pratique encore peu explorée et diversement appréciée par les Autorités cantonales	NON	
	Préfinancement par la Confédération	Selon la pratique actuelle d'alimentation du FTP	NON	

¹ Les chiffres cités ici sont des ordres de grandeur. Le montant réel peut aussi être une fraction ou un multiple de ce chiffre. De plus, les différentes sources de financement ne s'excluent pas mais au contraire peuvent se combiner.

² Fonds destiné à financer les infrastructures ferroviaires et routières

Le lieu

Le colloque a lieu à l'Aula Magna, au premier étage du Château d'Yverdon. Ce dernier se situe à la Place Pestalozzi, accessible en cinq minutes à pied depuis la gare. L'entrée du bâtiment se trouve en face du café du château au nord ou côté parking au sud. Les personnes qui arrivent en voiture peuvent se garer sur le parking du château. Autre possibilité de parcage: à l'est de la gare à côté de l'Office du tourisme.



Le programme

09h00 – 09h20

Café d'accueil

09h20 – 10h20

Première partie

Messages de bienvenue et exposés de MM. Nordmann, Perret-Gentil et Meyrat

10h20 – 10h40

Pause café

10h40 – 12h20

Deuxième partie

Intervention des quatre Parlementaires fédéraux et échange avec l'auditoire

12h20 – 13h45

Buffet

Horaire des trains

Trains au départ de		Arrivée à Yverdon-les-Bains
Fribourg	08h03	08h57
Sion	07h37	09h05
Genève	08h13	09h02
Lausanne	08h45	09h05
Delémont	07h42	08h52
Neuchâtel	08h37	08h55
Berne	07h54	08h52

Train au départ d'Yverdon-les-Bains	Arrivée à	
14h01	Fribourg	14h58
13h54	Sion	15h22
13h57	Genève	14h46
13h54	Lausanne	14h15
14h04	Delémont	15h18
14h04	Neuchâtel	14h22
14h07	Berne	15h06

Inscription

L'inscription au colloque est gratuite mais obligatoire. Il suffit pour cela de s'annoncer par un mail (ouestrail@bluewin.ch), par un fax (032 423 39 14) ou par courrier postal (ouestrail, Brise-Vent 5, 2800 Delémont) en indiquant vos coordonnées (nom, adresse et fonction).

Le nombre de places est limité et les inscriptions seront prises dans l'ordre d'enregistrement.

OUESTRAIL
Rue du Brise-Vent 5
2800 Delémont
032 423 39 15

ouestrail@bluewin.ch
www.ouestrail.ch

CCP 30-483331-8