

AG OUESTRAIL 2009

Documentation relative au financement de l'infrastructure ferroviaire

1 Les différents canaux de financement du rail

Source	Forme	Montant global en mio/fr.	Mio/an
Mandat de prestations des CFF / Confédération uniquement	Convention sur les prestations 2007 - 2010	5'880	1'475
Indemnisation de l'infrastructure pour le trafic voyageurs régional / Confédération et cantons	Montant annuel		800
Crédit cadre ETC (entreprises concessionnaires / Confédération et cantons)	Crédit cadre 2007 – 2010	800	200
Autre financement de l'infrastructure des ETC (Confédération et cantons)	Montant annuel		700
Fonds pour les grands projets ferroviaires FTP / cf. point 2 ci-après	Compte spécial pour le financement de : NLFA, RAIL 2000, raccordement LGV et bruit	31'000	1'500
Fonds d'infrastructures pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales	Compte spécial sur 20 ans	6'000	300

2 Les fonds pour les grands projets ferroviaires

2.1 Le FTP sert à financer 4 projets

Le volume des investissements financés par le fonds FTP se compose comme suit selon le message FINIS du 8 septembre 2004 (colonne du milieu) et selon la situation découlant des décisions – provisoires – des Chambres fédérales dans le dossier de la vue d'ensemble du FTP :

Projets	Coûts selon message FINIS 2004 (prix 1995)	Coûts selon vue d'ensemble FTP (prix 1995)
RAIL 2000	12.95	10.531
NLFA	14.19	18.487
Raccordement aux LGV	1.16	1.014
Réduction du bruit	2.17	1.373
TOTAL	30.47	31.405

2.2 L'approvisionnement du FTP (budget 2009)

Le FTP est alimenté par un pour mille de TVA, par les deux tiers de la RPLP et par des fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales. Les montants de ces recettes sont les suivants dans le budget 2009 de la Confédération :

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

Il convient d'ajouter à ce montant 275 millions de francs engagés dans le FTP au titre des avances, ces dernières étant admises jusqu'à concurrence de 8.6 mrd de francs (prix 1995).

2.3 L'utilisation du FTP (budget 2009)

Selon le budget 2009 de la Confédération, les recettes du FTP seront utilisées de la manière suivante :

NLFA	1'257'000'000
RAIL 2000, y compris ZEB	33'000'000
Mesures antibruit	128'000'000
Raccordement LGV	213'000'000
Intérêts sur les avances	238'000'000
Total	1'869'000'000

3 Le problème en deux mots

Actuellement, il n'y a donc que peu d'argent disponible pour RAIL 2000 / ZEB. A partir de 2015 / 2017, le fonds sera influencé de deux manières contradictoires : d'une part de l'argent va se libérer du fait de l'achèvement progressif du tunnel de base du Gothard qui actuellement se taille la part du lion du FTP mais en même temps, la moitié des ressources du fonds devra être affectée au remboursement des avances qui auront alors atteint 8,6 mrd de francs (prix 1995).

En raison de cette situation, il n'y aura qu'entre 200 et 600 millions de francs de disponible par année entre 2015 et 2025 pour la réalisation des projets ZEB. C'est pour cette raison qu'il est impératif de trouver d'autres sources de financement pour la réalisation de la suite de ZEB, c'est-à-dire RAIL 2030. Ce financement supplémentaire est demandé par le Parlement qui vient de se prononcer en faveur d'un message complémentaire au ZEB afin de préciser les projets à réaliser à la suite du ZEB et comment financer cette suite.

4 RAIL 2030

Le DETEC vient de rebaptiser fort opportunément « ZEB 2 » en « RAIL 2030 ». RAIL 2030, ce sont les projets à réaliser à la suite du ZEB entre 2017 et 2040. Le DETEC prépare un message avec une variante à 12 milliards de francs et une autre à 21 milliards de francs. Pour chacune des variantes, il s'agirait donc de trouver de nouvelles sources de financement produisant environ un milliard de ressources supplémentaires par année.

5 Quelques solutions en débat

En matière d'infrastructure ferroviaire, le grand débat qui s'annonce ne pourra dès lors être que financier. Une vingtaine de solutions sont imaginables, avec leurs défauts et leurs atouts. Les conférenciers invités à s'exprimer dans le cadre de l'assemblée générale d'OUESTRAIL exposeront leur position et commenteront notamment les solutions suivantes :

	Moyen	Commentaire	Recettes en mio/fr.
1	Un pour mille supplémentaire de TVA	Le FTP est déjà alimenté par un pour mille de TVA. Ce montant pourrait être doublé par un deuxième point TVA consacré au rail.	300
2	Réaffectation 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. La moitié de cette somme pourrait être provisoirement réaffecté à la mise en œuvre de RAIL 2030	300
3	Contribution des usagers	L'utilisateur paie aujourd'hui en moyenne 14 centimes par kilomètres de chemin de fer parcouru. Pour la durée de réalisation de RAIL 2030, une contribution de 1 centime pourrait être prélevée sur chacun des 15 milliards de km/voyageurs	150
4	Taxe de 5 cts par litre d'essence/diesel	La consommation globale d'essence et diesel est d'environ 8 milliards de litres	400

Naturellement, une combinaison de mesures est également envisageable. De même, chaque mesure peut être aménagée de manière à produire un montant plus ou moins important.

Le financement des infrastructures ferroviaires sera le thème du colloque OUESTRAIL du 6 novembre 2009.