

Financement des transports aujourd'hui et demain

Assemblée générale de OUESTRAIL du 6.03.2009

Vincent Simon, responsable de projets
mars 2009

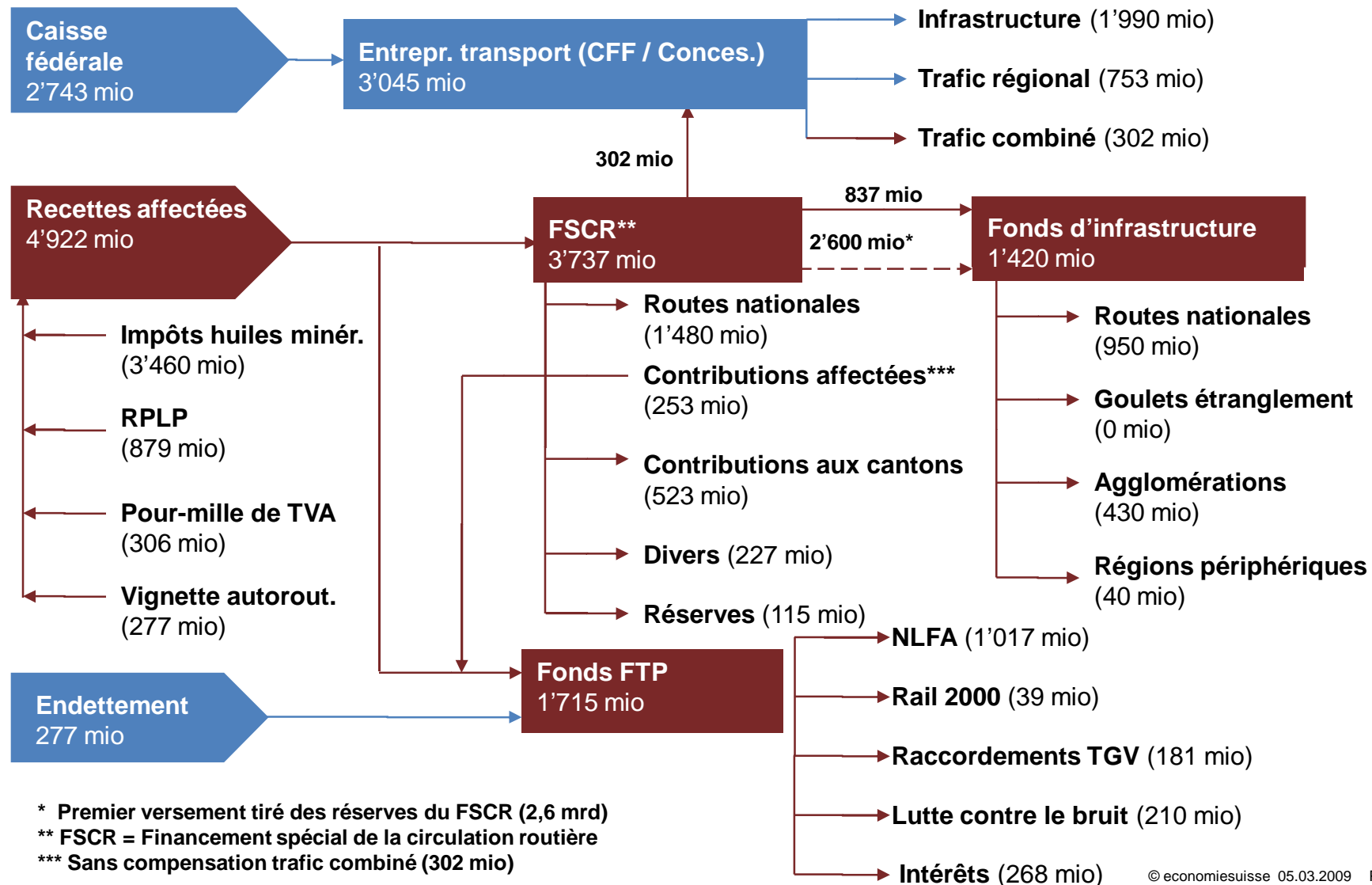
Notre analyse en quelques mots

- Les infrastructures sont une question centrale et importante pour la place économique
- Les projets d'infrastructure (rail et route) sont étroitement liés financièrement
- Les flux financiers sont complexes
- La route se finance entièrement à ce jour et finance le rail
- Le principe de causalité n'est pas suffisamment respecté pour le rail
- Des ressources peuvent être dégagées pour le rail dès 2017
- Plus de transparence et de critères économiques sont nécessaires

Quel est votre avis au sujet des mécanismes de financement des transports publics ?



Flux de financement pour le transport routier et ferroviaire au niveau fédéral (2008)



Financement des transports

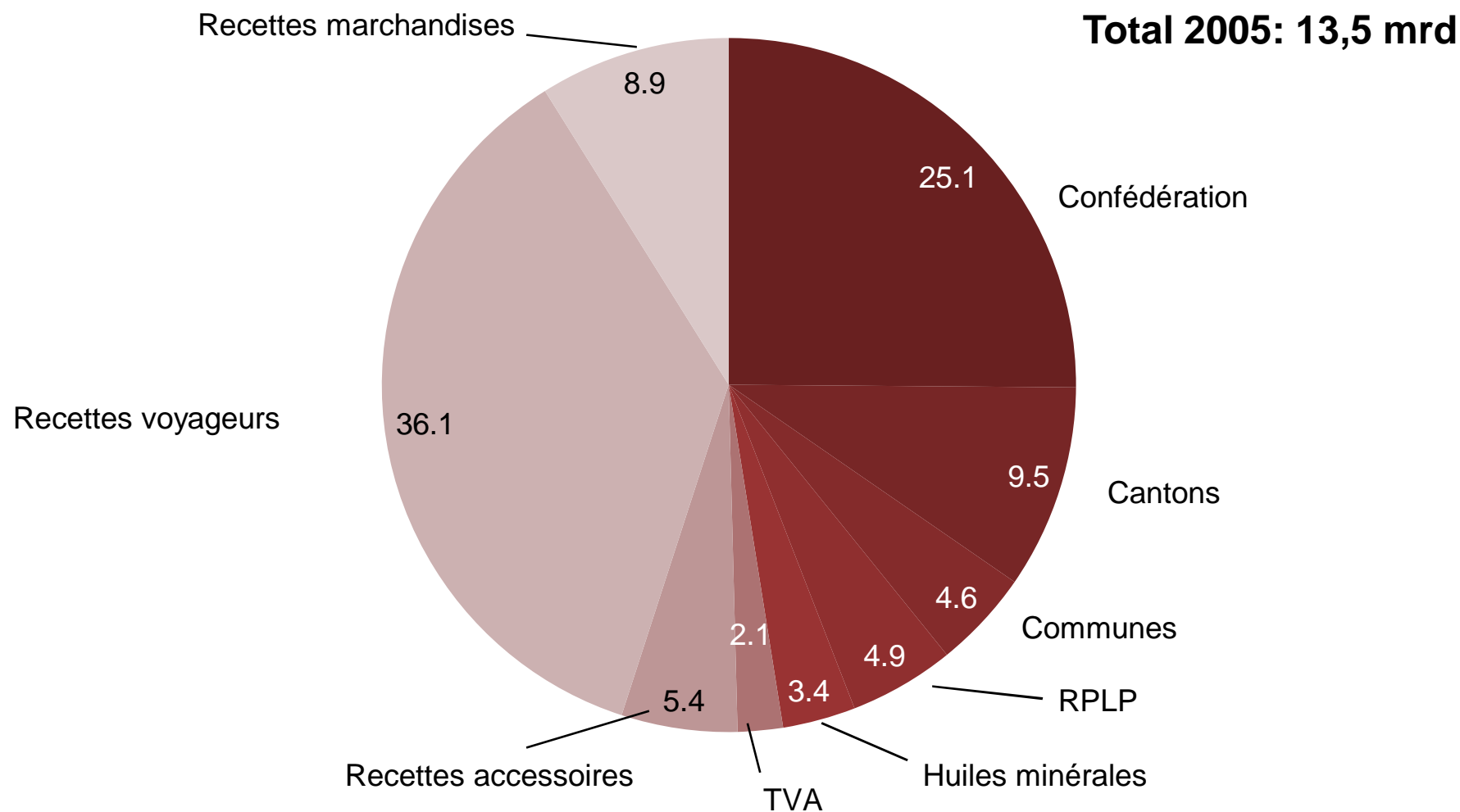
Financement global au niveau fédéral

- Deuxième poste de dépenses du budget fédéral: 7,8 mrd en 2008. Avec FTP et Fonds d'infrastructure, environ 9 mrd ou 14,7% de toutes les dépenses.
- Taux d'augmentation des dépenses supérieur à la moyenne : 1990-2008: env. 3,5%; dépenses totales: 3,3%, PIB: 2,7%
- Financement assuré majoritairement par des recettes affectées (taxe et surtaxe sur les carburants, RPLP, pour-mille de TVA, vignette autoroutière)
- Les infrastructures sont essentiellement financées par l'intermédiaire de deux fonds, le Fonds d'infrastructure et le Fonds FTP

Transports publics: ressources issues de la route

- Transfert du financement routier d'un montant de 1,865 mrd :
 - § Part de la NLFA (NEAT-Viertel) à l'impôt sur les huiles minérales versée dans le Fonds FTP: 253 mio
 - § 2/3 du rendement net de la RPLP (Fonds FTP): 879 mio
 - § Dépenses trafic d'agglomération tirées du FSCR: 430 mio
 - § Recettes affectées tirées du FSCR: 302 mio (dont 223 mio en faveur du trafic combiné, 79 mio pour les navettes autos, voies de raccordement, séparation des flux de trafics)
- Mise de départ du Fonds d'infrastructure (2,6 mrd) provient des réserves du Fonds routier

Transports publics: ressources propres et ressources de tiers



Source: Litra

Avis sur la part des budgets publics

Question: « quel est votre avis sur la part des budgets publics consacrés aux transports publics (trop, assez, pas assez) ? »

Réponse:

- Financement suffisant aujourd'hui
- Difficile de faire plus, car il faut convaincre le contribuable ou l'automobiliste
- Le financement routier futur n'est pas assuré
- On ne peut pas surcharger le fonds routier

Programme d'agglomérations: évaluation

- Financement par le Fonds d'infrastructure (6 mrd jusqu'en 2028)
- Majeure partie des investissements pour des infrastructures ferroviaire (train et tram) des agglomérations (60% pour les Zurich, Berne, Bâle, Lausanne, Genève)
- Evaluation:
- Contribution à la résolution de problèmes de transports dans les agglomérations
- Focalisation sur les projets présentant le meilleur rapport coût-bénéfice: positif

Programme « goulets d'étranglement »

- Financement par le Fonds d'infrastructure (5,5 mrd jusqu'en 2028)
- Quatre projets urgents d'un montant de 1,58 mrd francs (dont le goulet d'étranglement de Crissier)
- Réduction de 81 à 44 km des tronçons problématiques victimes de surcharges de niveau III
- Solde coût-bénéfice positif de 65 mio par an

Mais:

- Plusieurs goulets d'étranglement importants subsistent (exemple: contournement de Morges)
- Pour ces tronçons nouveaux, un relèvement de 3 à 4 centimes de la surtaxe est proposé

Problème: fonds routier pas suffisant

Raisons (selon message sur goulets d'étranglement):

- Tâches supplémentaires (par ex. trafic d'agglomérations)
- Absence de compensation du renchérissement
- Compléments du réseau (nouveaux tronçons)
- Aménagement de nouvelles routes classées nationales (précédemment routes cantonales)
- Poursuite du financement de projets ferroviaires
- Pertes de recettes (p.ex. baisse de la consommation des véhicules, tourisme à la pompe)

Fonds routier pas suffisant: évaluation

Besoin total estimé entre 18 et 22 centimes (surtaxe)

- Besoins ordinaires (7 centimes)
- Compléments au réseau (3–4 centimes)
 - R** Élimination urgente de goulets (Morges, Glattal)
 - => Alternative de financement: doublement du prix de la vignette
- Reprise de routes cantonales (3 centimes)
 - => Coûts supplémentaires ?
- Poursuite du financement de projets ferroviaires (3–4 centimes)
 - T** Financer Rail 2030 par l'impôt sur les carburants
 - ⇒ Faire mieux financer la route et le rail par leurs utilisateurs !
 - ⇒ Ne pas surcharger encore le financement routier
- Dès 2023 en principe, suppression de la part de l'impôt sur les huiles minérales affectée à la NLFA: = augmentation de 4-6 centimes

Fonds routier pas suffisant: évaluation

Résumé:

- Relèvement de la surtaxe de 18-22 centimes pas justifié
- Éventuellement : relèvement minimal en faveur du financement de la construction et de l'aménagement d'éléments du réseaux et des besoins ordinaires

(Alternative: doublement du prix de la vignette autoroutière)

Financement futur des infrastructures de transports publics - Principes

- Renforcer le principe de causalité
- Participation plus marquée des cantons
- Amélioration de la contribution des entreprises de transports (optimisation des processus, appels d'offres, réforme du prix des sillons, surtaxe d'infrastructure pour les utilisateurs par ex.)
- Pas de prolongation du fonds FTP, intégration du financement des infrastructures dans le budget ordinaire (en tant que mission importante et durable)

Rail 2030 – Grandes lignes et exigences

- Grandes lignes financières du projet selon le DETEC:
 - Deux variantes: 12 ou 21 mrd entre 2017 et 2040
 - 850 mio ou 1,2 mrd par an (TVA et renchérissement inclus)
 - Financement par une prolongation du fonds FTP

- Exigences envers le projet Rail 2030:**
 - Démontrer l'utilité économique (par tronçons également)
 - Priorisation des projets sur la base de rapports coûts – bénéfice
 - Assurer le financement d'abord

Rail 2030 (ZEB 2) - Propositions

Financement de Rail 2030:

- Contribution des entreprises de transport, optimisations, contribution de la clientèle: 300-400 mio par an
- Réduction de moitié ou suppression de la part des cantons à la RPLP: 220-440 mio par an
(Alternative: financement direct des cantons selon les besoins: 300-400 mio par an)
- Contribution de la Confédération seulement après remboursement complet des engagements résultant du fonds FTP: 300-400 mio par an.
- Investissements annuels jusqu'à 840 mio par an possibles dès 2017 déjà