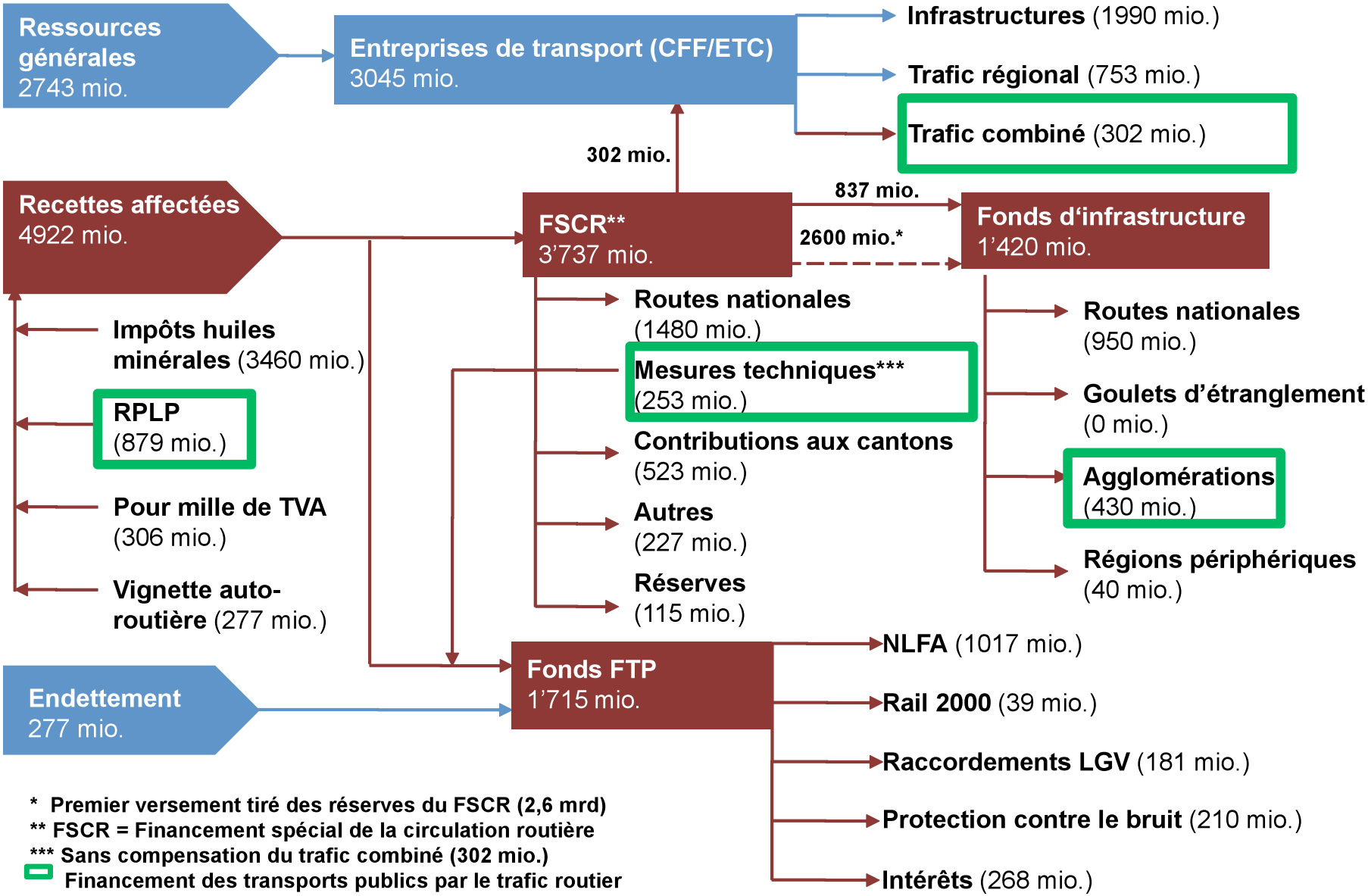
economiesuisse – politique des transports

- A priori, pas de préférence quant au mode de transport
- Reconnaître les forces et les faiblesses de la route et du rail
- Le rail est confronté à des problèmes de financement récurrents (exploitation, entretien, extension du réseau)
  - Le financement du rail doit être entièrement repensé
  - Solutions?

Les usagers de la route doivent-ils accroître leur part au financement du rail ?

- Transfert de redevances routières: 1,9 mrd
  - Un quart du coût des NLFA financé par l'impôt sur les huiles minérales (FTP): 253 mio.
  - Deux tiers du produit RPLP pour FTP : 879 mio.
  - Projets d'agglomération par FSCR : 430 mio.
  - Autres mesures techniques financées par FSCR : 302 mio. (dont 223 mio. pour trafic combiné)
- Les dépenses routières sont actuellement entièrement financées par des recettes routières affectées. Lacunes de financement prévues.

Flux de financement rail et route, Confédération (2008*)

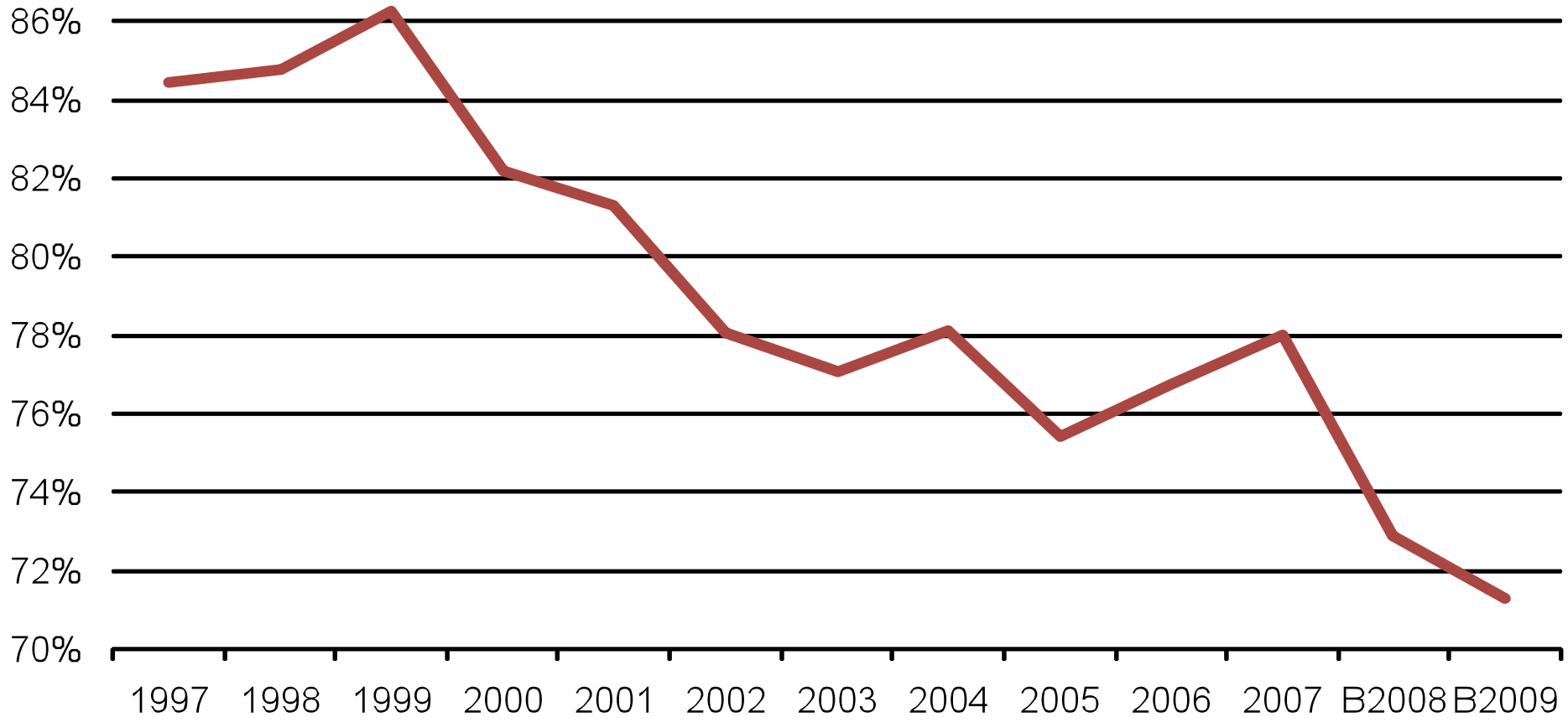


* Premier versement tiré des réserves du FSCR (2,6 mrd)
** FSCR = Financement spécial de la circulation routière
*** Sans compensation du trafic combiné (302 mio.)
▭ Financement des transports publics par le trafic routier

*Source: Budget 2008

Part des dépenses FSCR allouée aux routes

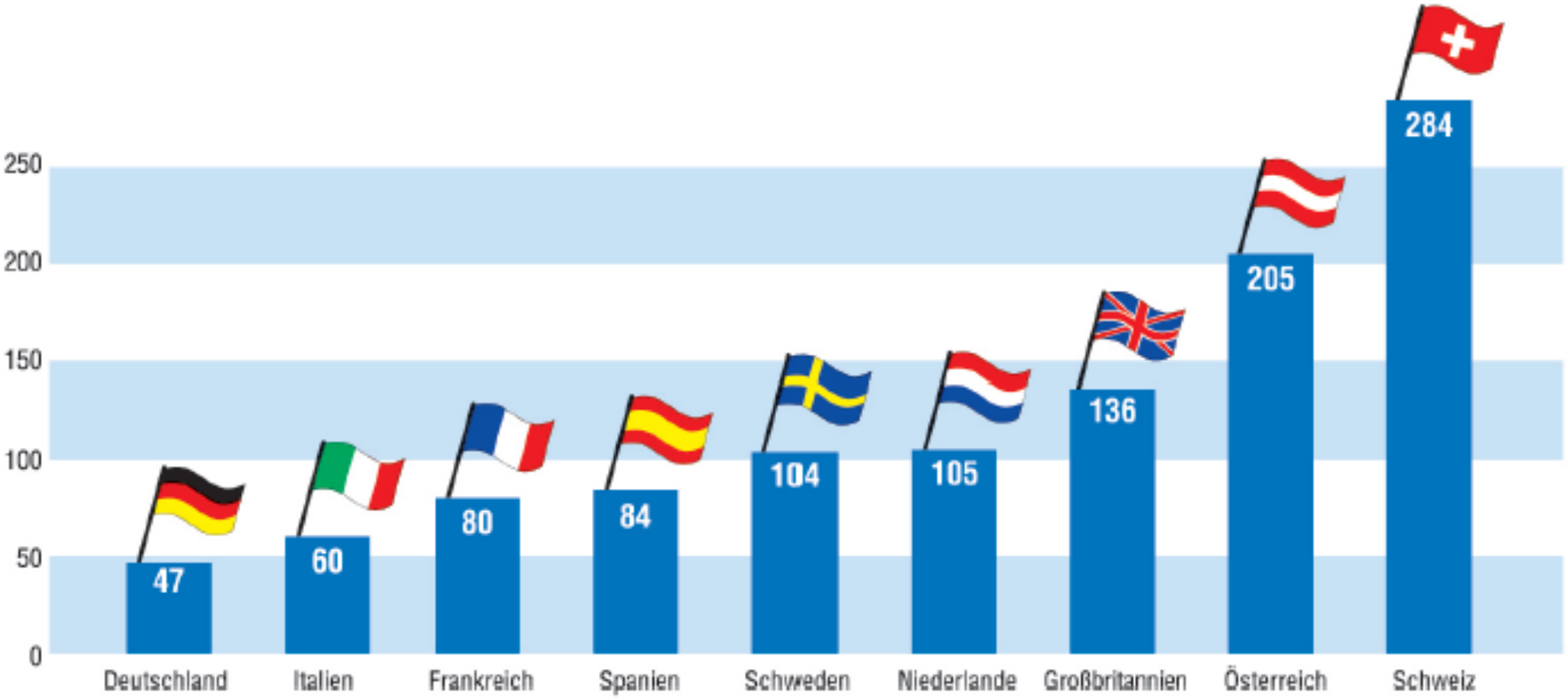
En %, 1997 – budget 2009



Sources: Divers comptes d'Etat

Investissement dans l'infrastructure ferroviaire

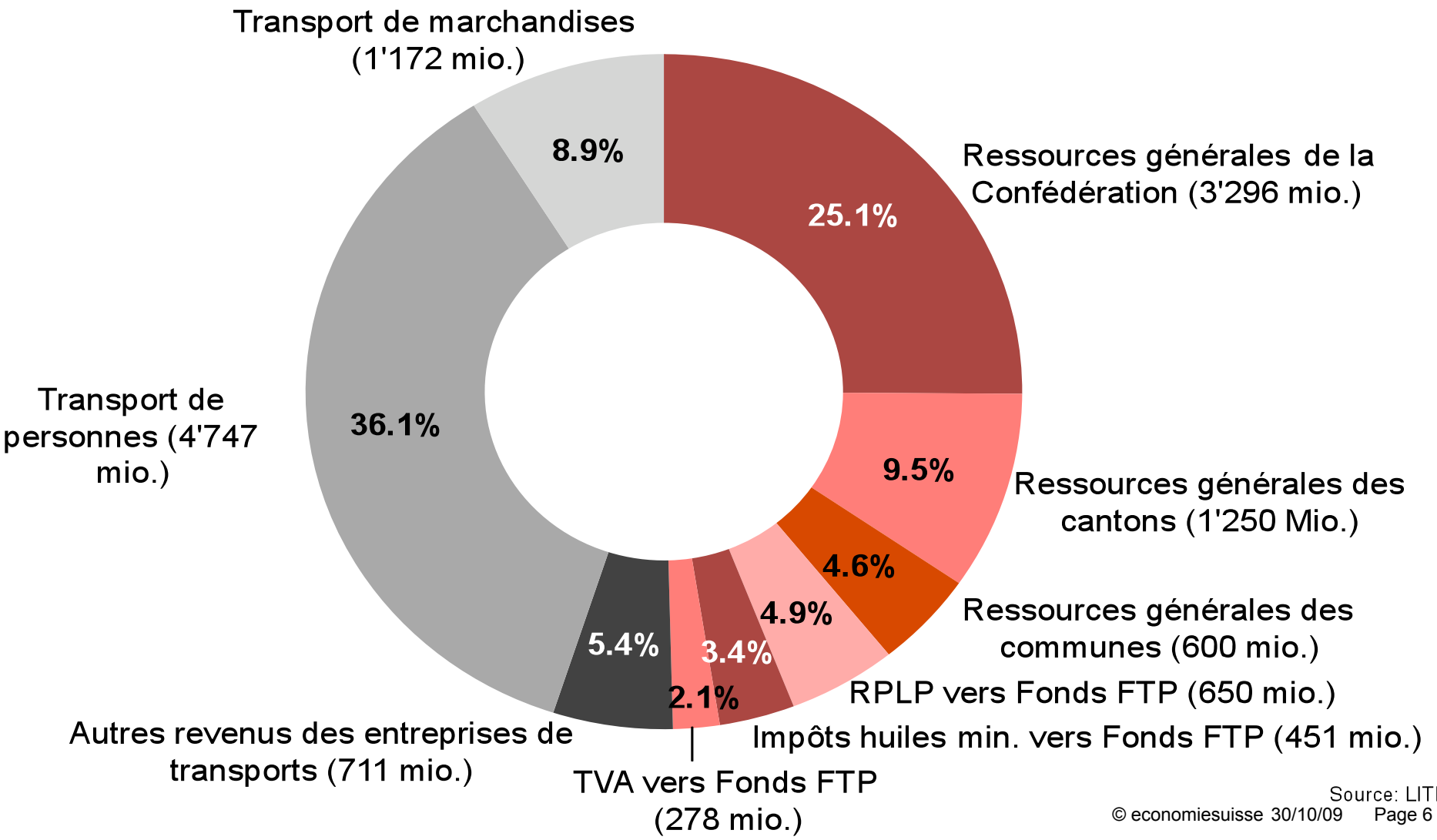
Comparaison internationale, en Euro par habitant, 2008



Quellen: BMVBS (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), alle anderen SCI Verkehr; Grafik: Allianz pro Schiene

Transports publics : D'où vient le financement ?

2005, en % et francs



Source: LITRA

Prestations de la Confédération aux CFF (2007)

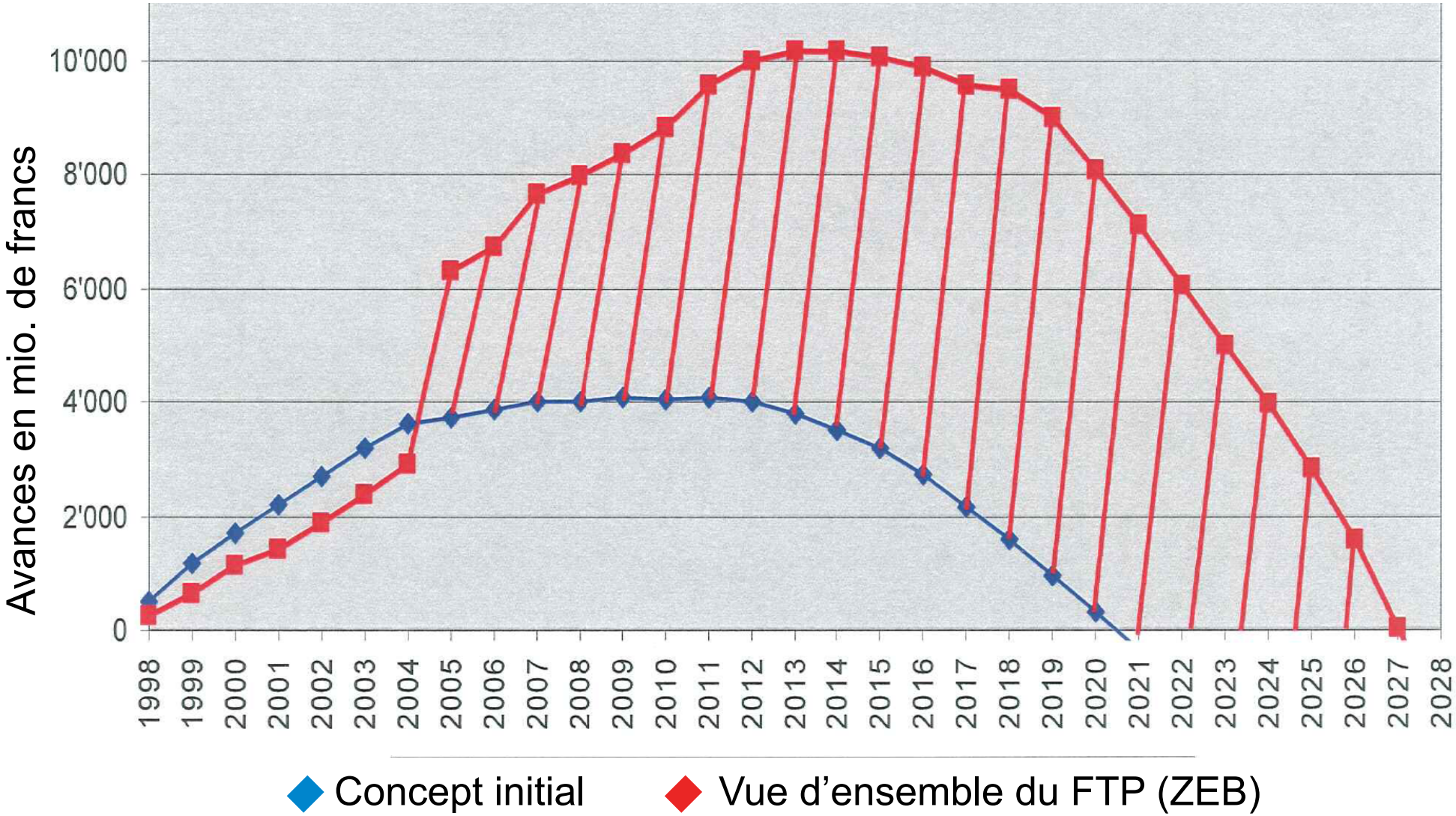
- Somme des prestations : 2,808 mrd
- Infrastructures : 1,513 mrd
- Transports : 338 mio. (Personnes et marchandises)
- Fonds FTP : 957 mio.
  - NLFA
  - Rail 2000
  - Raccordement au réseau européen à haute performance
  - Protection contre le bruit

Source : CFF

Financement futur des infrastructures de transport public : principes

- Application du principe de causalité (supprimer les mauvaises incitations)
- Participation plus importante des cantons (meilleure prise en compte de l'utilité régionale)
- Contribution des entreprises de transport (efficience, prix du sillon, appels d'offres, supplément d'infrastructure)
- Pas de prolongation du fonds FTP, intégration du financement des infrastructures dans le budget ordinaire

Endettement du fonds FTP par rapport au concept initial

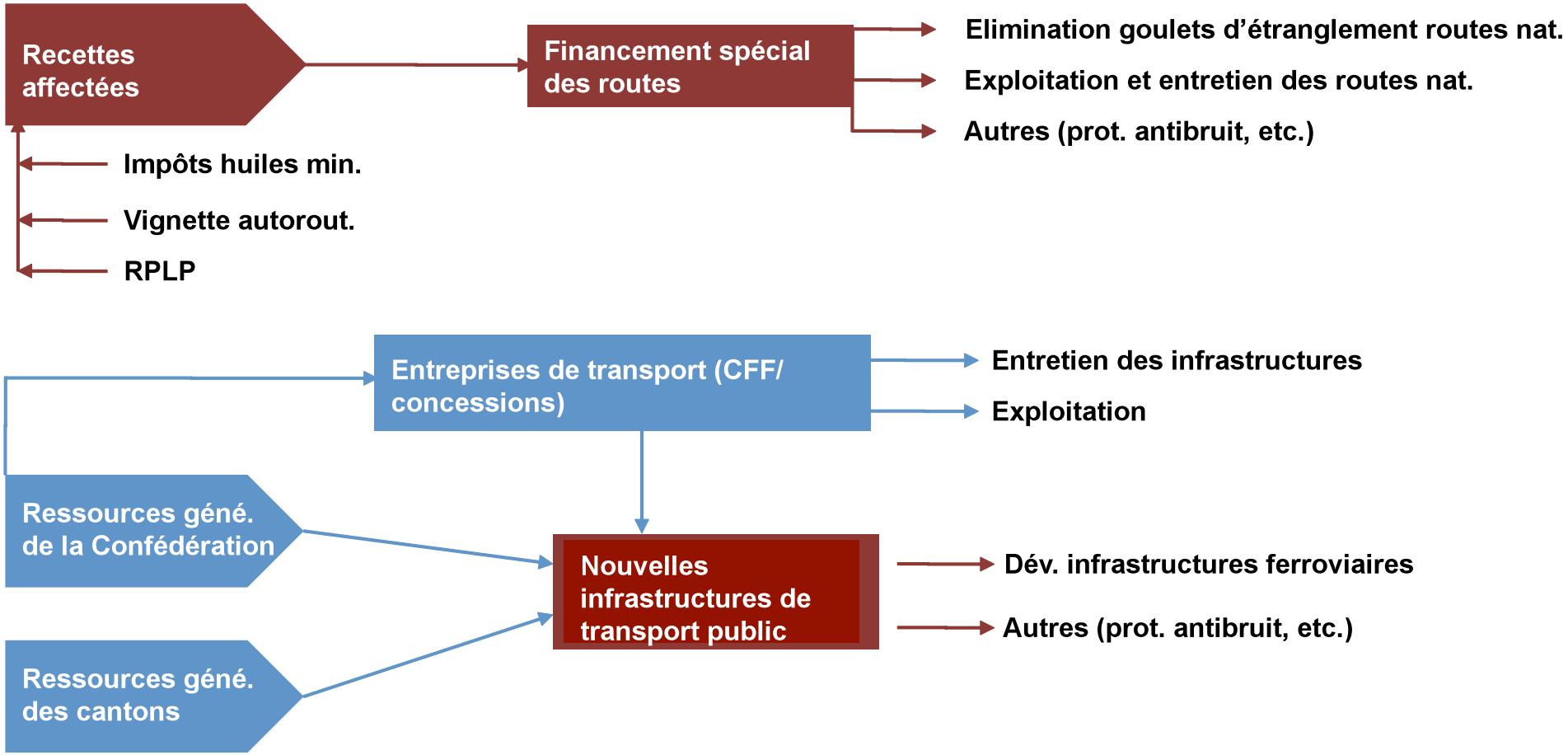


Source: AFF

Projet Rail 2030 : exigences

- Démontrer l'utilité macro- et microéconomique (par tronçons également)
- Définir les priorités selon le rapport coût-bénéfice
- Financement durable
- La troisième phase de la réforme des chemins de fer 2 doit être conclue avant

Projet Rail 2030 : financement

- Financement de rail 2030 :
  - Entreprises de transport – efficience, répercussion sur les clients : 300-400 mio.
  - Suppression ou diminution de 50 % de la part des cantons à la RPLP : 220-440 mio.
  - Cofinancement direct des cantons
  - Ressources générales fédérales après remboursement des avances fonds FTP : 300-400 mio.
- Investissements **annuels** pouvant atteindre 840 mio. dès 2017

Financement des routes et du rail au niveau fédéral (à partir de 2030 env.)