



Fiche info Financement de l'infrastructure ferroviaire

20 janvier 2011

En créant un fonds d'infrastructure ferroviaire (FInFer), la Confédération place le financement de l'exploitation, du maintien de la substance et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sur une nouvelle base. Les actuelles sources de financement, qui sont en partie temporaires et hétérogènes, vont être réunies en un fonds unique sans limitation de temps. De plus, pour combler les lacunes de financement, il faudra des recettes supplémentaires et d'autres mesures.

Aujourd'hui, la Confédération finance l'infrastructure ferroviaire au moyen de trois sources :

- le budget ordinaire qui couvre les coûts non couverts de l'exploitation de l'infrastructure, de l'entretien et des amortissements des chemins de fer dans le renouvellement des infrastructures ainsi que de petits investissements d'extension dans le cadre de conventions de prestations.
- le fonds pour les transports publics (FTP) qui finance les grands projets NLFA, RAIL 2000, ZEB, les raccordements au réseau européen des lignes à grande vitesse (LGV) et l'assainissement phonique.
- le fonds d'infrastructure auquel recourt en outre la Confédération pour financer depuis début 2008 des ouvrages d'infrastructure pour les transports publics dans les agglomérations.

Ce système ne garantit plus à l'infrastructure ferroviaire une sécurité de financement à long terme. Les paiements du budget fédéral ordinaire sont en concurrence constante avec d'autres tâches fédérales. La situation est aggravée par le fait que la Confédération, suite à l'aménagement de l'infrastructure, doit mettre à disposition toujours plus de ressources pour l'exploitation et le maintien de l'appareil de production de l'infrastructure ferroviaire; ces tâches ont un caractère largement obligatoire et ne sont donc modulables que dans une faible mesure.

Aujourd'hui, selon l'audit de réseau des CFF et une expertise de l'Office fédéral des transports (OFT), il manque uniquement pour l'exploitation et l'entretien courant de l'appareil de production de CFF Infrastructure un montant annuel de plusieurs



centaines de millions. Pour les années 2011 et 2012, la Confédération n'a pu couvrir le besoin supplémentaire des CFF et des autres chemins de fer qu'en compensant les fonds fédéraux supplémentaires pour l'entretien par une réduction temporaire des versements issus de la RPLP au fonds FTP d'environ 200 millions de francs par an et en relevant la contribution de couverture du prix du sillon dans le trafic longues distances. Or cette réduction des recettes du fonds FTP doit rester limitée aux années 2011 et 2012 afin d'empêcher des retards dans le programme de construction des projets actuellement financés par le fonds.

Futur financement par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FInFer)

Afin de résoudre ces problèmes, le Conseil fédéral propose de financer désormais l'exploitation, le maintien de la substance et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire uniformément, grâce à un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FInFer). Ce fonds doit permettre au financement de l'infrastructure ferroviaire de reposer sur une base solide à long terme. Le Conseil fédéral a pris cette décision en s'appuyant sur le rapport final du groupe de travail Financement de l'infrastructure ferroviaire, composé de représentants des départements DETEC et DFF. Il a l'intention de mettre en œuvre le FInFer dans le cadre d'un contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics » de l'Association Transports et Environnement (ATE).

La réunion de toutes les ressources affectées à l'infrastructure ferroviaire en un seul fonds doit aussi permettre à la Confédération de fixer de manière plus marquée des priorités quant à l'utilisation des ressources.

Les sources de financement du fonds FTP (parts de la RPLP, impôt sur les huiles minérales et taxe sur la valeur ajoutée – environ 1,8 milliard de francs par an au total) alimenteront le FInFer. Celui-ci remplacera le fonds temporaire FTP sans être lui-même limité dans le temps. Le FInFer devra aussi rembourser les prêts du fonds FTP accumulés jusqu'en 2016, soit un montant d'environ 7 milliards de francs (prix de 2010). De même, les ressources que la caisse fédérale versait auparavant à l'infrastructure ferroviaire des CFF et des chemins de fer privés dans le cadre de conventions de prestations afflueront au FInFer (environ 2 milliards de francs par an, prix de 2010).

Sources de financement supplémentaires

Le besoin en financement supplémentaire devrait être couvert par de nouvelles sources de financement :

- les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire devraient contribuer à raison de 300 millions de francs par an à une augmentation du prix du sillon. Les sillons horaires devraient probablement renchérir en 2013 et en 2017. Il faut



s'attendre à ce que les entreprises de transport répercutent, via des adaptations tarifaires, les augmentations du prix du sillon au client final. Les voyages en train coûteront donc environ 10 % plus cher ces prochaines années. La hausse ne sera toutefois pas forfaitaire mais différenciée afin d'aplanir les pointes de trafic. Comme l'offre ferroviaire a été nettement aménagée ces dernières années – et que d'autres améliorations sont prévues – le Conseil fédéral estime légitime d'augmenter modérément la participation des clients du rail aux frais.

- La Confédération a également l'intention de faire converger au FInFer 250 millions de francs supplémentaires par an en limitant la déduction fiscale des pendulaires aux trajets au sein d'une agglomération. Concrètement, la déduction forfaitaire pour les frais de transport servant au calcul de l'impôt fédéral direct devrait être limitée au prix d'un abonnement TP urbain (environ 800 francs par an). Les pendulaires des transports publics seraient alors fiscalement à égalité avec les automobilistes.
- Les cantons devraient allouer au FInFer 300 millions de francs par an. Le Conseil fédéral est d'avis que les cantons profitent beaucoup de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Il est donc légitime qu'ils y contribuent davantage.
- De plus, il faudra réduire de 500 à 100 millions de francs le crédit d'engagement pour la protection contre le bruit. Sur dix ans, cette mesure apporterait 40 millions de francs par an au FInFer, à affecter à d'autres projets.

Le Parlement décidera tous les quatre ans de l'utilisation concrète des ressources du FInFer. La Confédération conclura comme précédemment des conventions de prestations en règle générale quadriennales avec les gestionnaires de l'infrastructure pour l'exploitation et le maintien de la substance. La suite de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sera échelonnée par étapes de quatre à huit ans. Le Conseil fédéral propose une enveloppe financière de 3,5 milliards de francs pour une première phase d'aménagement jusqu'à 2025.

Contact/précisions : Office fédéral des transports, Information, 031 322 36 43