

Financement de l'infrastructure ferroviaire: problèmes et ébauches de solution

En 2002, les dépenses globales de la Confédération pour les transports publics se sont élevées à 4,8 milliards de francs. Sur ce montant, 1,9 milliard concernait les projets FTP, 1,8 milliard les indemnités pour l'infrastructure et 1,1 milliard pour les indemnités concernant les trafics voyageurs et marchandises. La Confédération finance les transports publics ferroviaires à divers titres. D'autres indications se trouvent en annexe.

Le financement de l'infrastructure ferroviaire suscite deux problèmes principaux:

- D'une part, les coûts subséquents des nouvelles infrastructures,
- De l'autre, les prêts pour les projets FTP qui, éventuellement, ne pourront pas être entièrement remboursés. Ils correspondent au maximum à 25 % des investissements.

Coûts subséquents:

Après la mise en service, les nouvelles infrastructures ferroviaires occasionnent des dépenses nettement plus élevées au titre des amortissements et de l'exploitation. La Confédération est tenue, de par la loi, à couvrir les coûts non couverts d'amortissement et d'exploitation de la nouvelle infrastructure. Il en résulte une surcharge du budget fédéral ordinaire. Si l'on plafonnait aussi le budget ordinaire dans le cadre du programme de délestage et du frein aux dépenses, il faudrait compenser ces dépenses supplémentaires à l'intérieur des transports publics.

Rémunération et remboursement des prêts:

Des prêts remboursables peuvent être accordés aux chemins de fer au taux du marché pour financer les projets FTP. S'agissant de la première étape de RAIL 2000 et de la NLFA, la part des prêts remboursables a été fixée à 25 % au maximum. Cette part n'a pas encore été déterminée¹ pour les deux projets non encore décidés que sont le raccordement au réseau à grande vitesse et la deuxième étape de RAIL 2000. Il s'agit d'examiner maintenant si les chemins de fer sont à même de rémunérer et de rembourser les prêts portant intérêt au taux du marché.

- Se fondant sur une discussion, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'élucider les questions en collaboration avec le DFF et d'élaborer des solutions. Il faut développer une série de mesures qui sera soumise au Conseil fédéral durant le premier semestre 2004.

Bern, le 10 septembre 2003

DETEC Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
Service de presse

Renseignements : Office fédéral des transports, Politique et communication, 031 322 36 43

¹ La lutte contre le bruit, qui constitue le 4ème grand projet FTP, est entièrement financée par des contributions à fonds perdu.

Annexe: financement de l'infrastructure ferroviaire

La réforme des chemins de fer a remanié le financement des transports publics. Ce dernier se fait de diverses manières.

Par son **budget ordinaire**, la Confédération indemnise les chemins de fer des coûts d'exploitation non couverts de l'infrastructure et alloue des contributions pour le maintien de l'appareil de production et le développement du réseau. En outre, elle finance aussi par ce budget les indemnités pour les trafics commandés (trafic régional) ainsi que les contributions pour le transport ferroviaire des marchandises (loi sur le transfert du trafic).

Le **fonds FTP** sert à financer les quatre grands projets FTP, à savoir la NLFA, la 1ère et la 2ème étapes de RAIL 2000, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordement LGV) et la lutte contre le bruit des chemins de fer. Le fonds est alimenté par la RPLP affectée, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et les prêts levés sur le marché des capitaux. Ces derniers ne doivent pas dépasser 25 % des investissements globaux et sont accordés aux chemins de fer sous forme de prêts rémunérés et remboursables.

Durant les premières années du fonds, les recettes sont nettement inférieures aux tranches de crédit nécessaires pour la réalisation des projets. Afin que les travaux puissent malgré tout être réalisés à temps, le fonds reçoit des avances à la charge de la caisse générale de la Confédération. De telles avances peuvent temporairement entraîner une augmentation de la part de l'endettement. Pour éviter un surendettement, le Parlement a fixé la limite des avances à 4,2 milliards de francs dans un règlement sur le fonds. La durée de celui-ci est limitée.