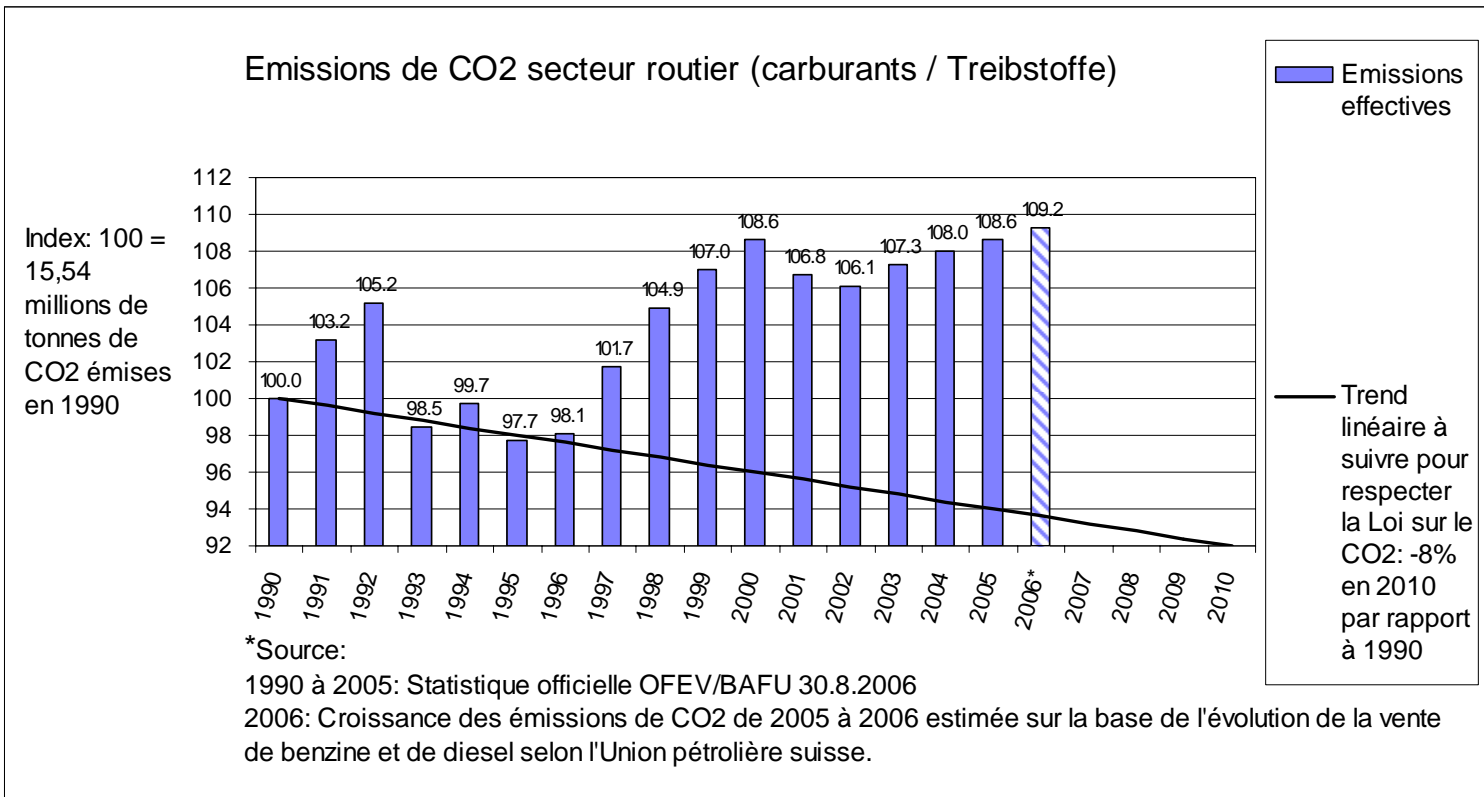


Climat & financement des infrastructures de transports publics

Commission spécialisée transports et télécommunication du PSS
12 juin 2007

Roger Nordmann, Conseiller national, Membre de la Commission de l'environnement de l'aménagement du territoire et des transports.

Le problème climatique

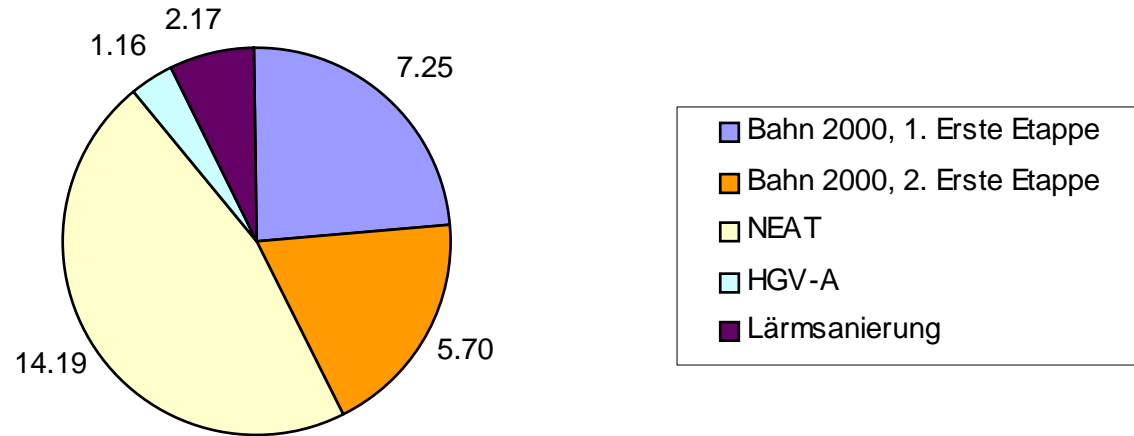


Loi sur le CO2 art 3

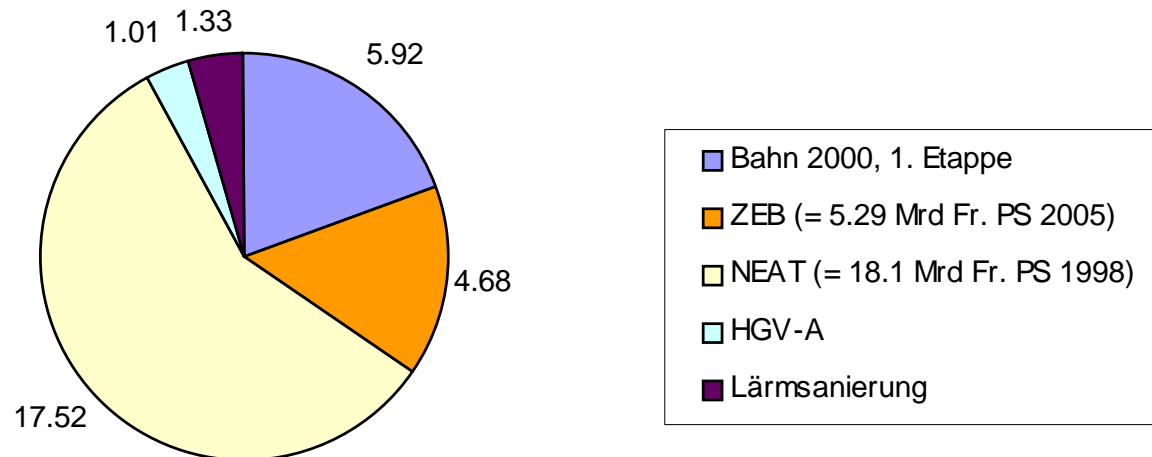
Si ces mesures [volontaires] ne permettent pas, à elles seules, d'atteindre les objectifs fixés, la Confédération perçoit une taxe d'incitation sur les agents fossiles

Le problème de financement des infrastructures de TP

FinöV-Mittel gem. Botschaft FinöV 1996 (aktualisiert gem. Anhang 1 der Botschaft zur Änderung bei der Finanzierung der FinöV-Projekte, FINIS, 2004)



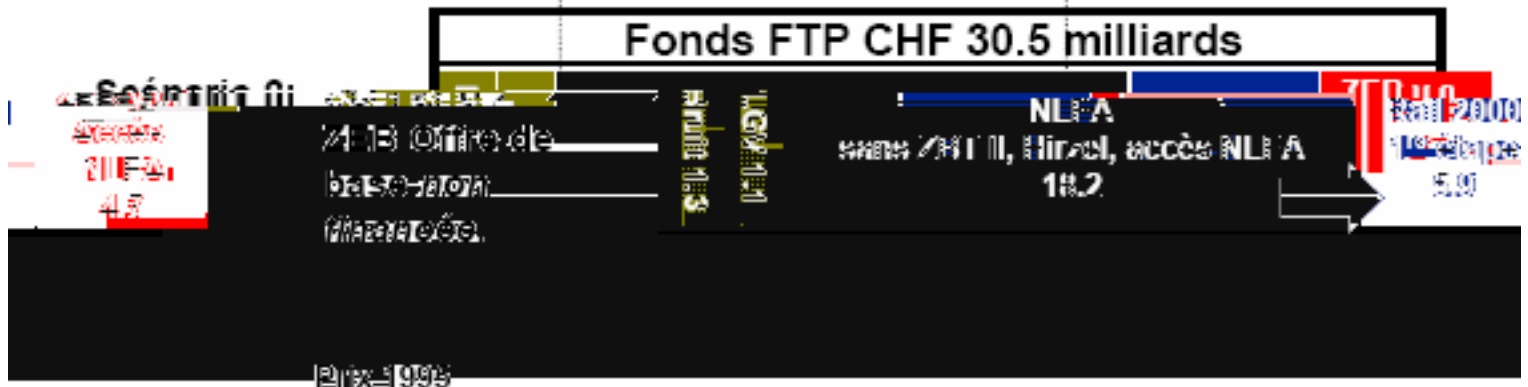
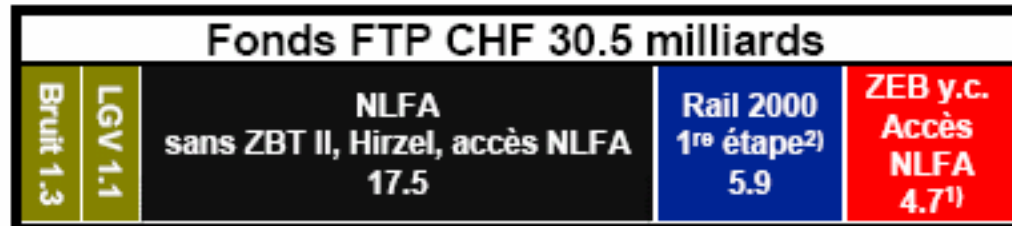
FinöV-Mittel gem. Vernehmlassungsvorlage "Gesamtschau FinöV", April 2007 (PS 1995)



ZEB = position résiduelle

2 scénarios d'évolution des coûts des NLFA

Scénario 1:
ZEB Offre de
base financée.



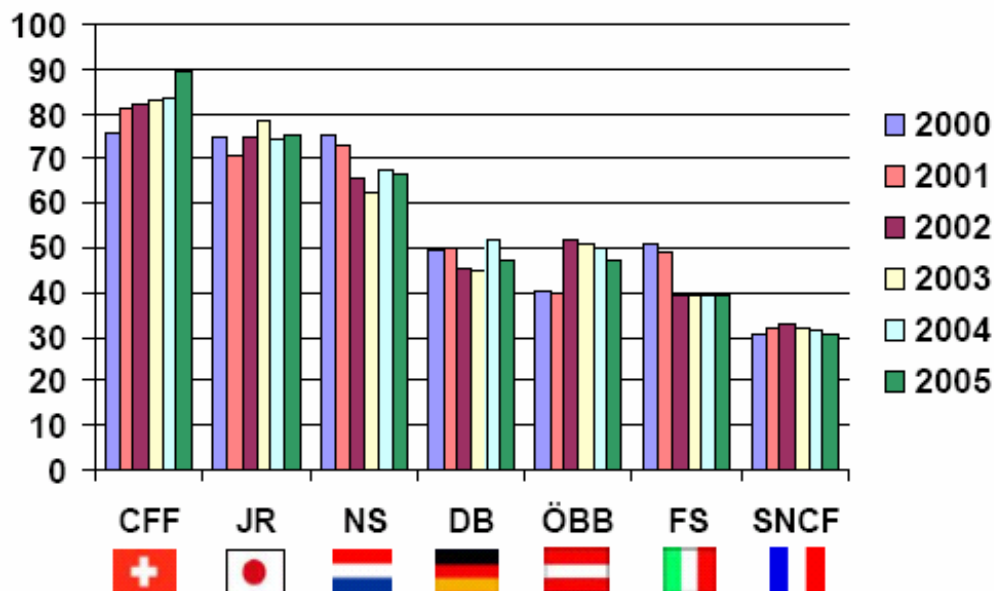
La situation

- ZEB projet de base: 4,5 à 5,2 mrd (dont 800 millions pour les accès au Gothard, à réaliser en priorité d'ici à l'ouverture du tunnel). Début des travaux (hors accès Gothard) vers 2017 au plus tôt, mise en dans une génération.
- Les options de développement ZEB (3^{ème} Renens-Allaman, équipement du Lötschberg, Pied du Jura, Zürich-Luzern, Zürich-Chur, Bienne-Bâle) ne sont pas financée dans l'avant projet du CF (ordre de grandeur 3 milliards) → report après 2030.
- Le renforcement de la liaison entre Olten-Aarau et Bâle-Rhin pas dans ZEB.
- Le coût du Gothard peut encore augmenter (risque + ligne d'accès sud). Même le financement de l'option de base ZEB n'est pas assuré.
- Décalage entre les moyens et les ambitions climatiques: « croissance de la mobilité pour l'essentiel sur le rail.

Pour mémoire: Rail 2000 2^{ème} étape en fr. 2005: 8.3 mrd selon promesse 1998

Une infrastructure proche de la saturation

Trains-kilomètres par km de voie et par jour



70% en dessus de la moyenne des 7 réseaux les plus denses.

Prévision CFF pour 2030

Voyageurs: + 40%
personnes-KM

marchandises: +
80% tonnes-KM

Source: Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)

Source: Andreas Meyer
CEO CFF 4.6.07

Les pistes pour desserrer l'étiau

- Report du début du remboursement des avances / élévation du Plafond d'endettement de FinÖV-FTP (éventuellement sous la forme d'une avance par les cantons). → Prolongation de la vie de FinÖV-FTP
- Financement séparé pour les surcoûts du Gothard
- Bourse de transit alpin: économie sur le subventionnement du ferroutage.
- Caisse fédérale
- Affectation partielle de la taxe CO2 sur les carburants
- A plus long terme: réorientation du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Nécessite une modification art .86 Cst. (Initiative VCS-ATE)

Affectation partielle de la taxe CO2 sur les carburants.

- Fr. 70.-/ tonne = 16 ct /l d'essence.
- 40% affecté à ZEB en 10 ans = 3,9 Mrd
- Approbation du taux de la taxe par le seul Parlement, sans possibilité de référendum (selon loi sur le CO2).
- Modification de l'affectation (actuellement caisse maladie et AVS): modification art 10 loi CO2
- Injection: par un fond ad-hoc ou par une extension du fonds d'infrastructure (5^{ème} pilier). Une base légale suffit.
- Pas de modification des bases constitutionnelles de FTP finöv.
- Lien politique, mais pas juridique: arrêté fédéral taxe CO2 proposé par initiative parlementaire (ou message CF). Modification loi CO2 dans le cadre de ZEB.

La force de l'approche globale

Cette approche globale liant les dossiers ZEB et CO2 permet de renforcer à la fois la lutte contre le réchauffement climatique et d'investir dans les transports publics. La combinaison des deux mesures amène des synergies évidentes :

- 1) Les nouvelles capacités des transports publics seront davantage utilisées si l'on rend moins attrayante économiquement la consommation de carburant.
- 2) Inversement, les mesures visant à décourager la mobilité individuelle à traction fossile seront plus suivies d'effet si les gens disposent d'une alternative valable sous la forme de transports publics performants et efficaces.

Etablir un lien politique et financier entre les deux dossiers ne reflète pas seulement le lien évident de cause à effet. Il permet un renforcement de l'effet des actions entreprises dans chacun des deux domaines.

L'initiative ATE: utiliser le produit des impôts sur les huiles minérales

- Modifier l'art 86 de la Constitution (affectation à la route du compte routier)
- Ajout d'un article programmatique 83 bis sur les transports publics.
- Potentiel sans toucher aux projets routiers du fonds d'infrastructure (c'est à dire hors 14 mrd achèvement du réseau et goulet d'étranglement): 600 millions en 2008.
- AG de juin 07: décision de principe de travailler pour le financement des TP, tant en préparant une future initiative populaire que sur le plan parlementaire.
- Lancement de l'initiative en fonction de l'évolution politique, environ 2009.

Force de l'initiative ATE-VCS:

- pas de nouveau impôts, mais réaffectation
- Limiter la croissance autoroutière (stratégie du « containment »)

Faiblesse:

- Par d'effet incitatif
- Lourdeur institutionnelle et risque inhérents