
Communiqué de presse

Financement des transports publics

Vue d'ensemble actualisée de la provenance et de l'affectation des fonds

15|12|17|litra. Le financement de l'infrastructure et de l'offre de transport demeure un thème important de l'agenda politique suisse. Comment les transports publics sont-ils actuellement financés, quels sont les flux financiers et comment sont-ils utilisés? Deux graphiques élaborés par la LITRA et l'UTP répondent à ces questions.

Les graphiques – les seuls de ce type – constituent une refonte de ceux publiés en 2011 et 2014. Ils ont été entièrement retravaillés et correspondent à la nouvelle organisation du financement qui découle du fonds d'infrastructure ferroviaire. Comme jusqu'ici, la différence est faite entre les dépenses pour l'exploitation et celles pour l'infrastructure, ainsi qu'entre la provenance des moyens et leur affectation. L'accent est mis sur le financement par les pouvoirs publics. Les recettes sont également indiquées, mais pas leur affectation du fait de la complexité de celle-ci.

René Böhlen, directeur de la LITRA | 031 328 32 34

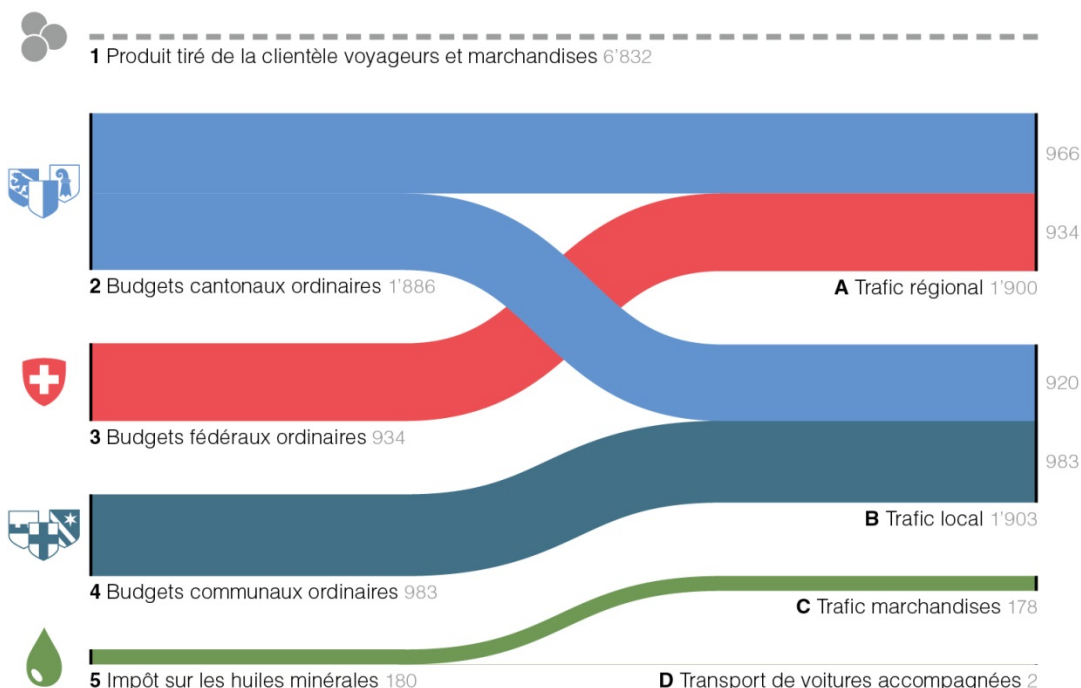
Bruno Galliker, porte-parole de l'UTP pour la Suisse romande | 031 359 23 38

Annexe: graphiques du financement des transports publics

Financement des transports publics: exploitation

Provenance des fonds

Affectation des fonds



Provenance des fonds

1 Le produit total se compose du revenu engendré par le trafic voyageurs (5857 mio. de francs) et le trafic marchandises (975 mio. de francs). Une répartition de ces deux montants par affectation n'est pas possible. (2015)

2 Bases légales du trafic régional voyageurs: loi sur le transport de voyageurs (LTV) et ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional voyageurs (OITRV). (chiffres du trafic régional: 2016, chiffres du trafic local: 2015)

3 Bases légales du trafic régional voyageurs: voir note 2. Bases légales du trafic local: les ressources cantonales affectées au trafic local reposent sur des bases légales qui varient d'un canton à l'autre. Par exemple, le canton de Zurich et ses communes se partagent les indemnités du trafic local à parts égales, alors que les communes bernoises en assument $\frac{1}{3}$ et le canton de Berne $\frac{2}{3}$. (2016)

4 Bases légales du trafic local: voir note 3. (2015)

5 Bases légales pour le trafic marchandises et le transport de voitures accompagnées: loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire, loi sur le transport de marchandises, ordonnance sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer et de navigation, loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes, ordonnance sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises. (2016)

Affectation des fonds

A La Confédération et les cantons commandent l'offre du transport régional voyageurs pour une durée de deux ans. Les contributions de la Confédération sont versées sous forme de crédit d'engagement. La Confédération et les cantons prennent à leur charge chacun la moitié des coûts non couverts des prestations proposées sous forme d'offres (indemnités). Bases légales: arrêté fédéral. (2016)

B Les montants destinés au trafic local sont des contributions d'exploitation pour des prestations fournies sur la route, sur les réseaux de tram et sur les lignes ferroviaires. Estimation. (2015)

C Dans le trafic marchandises, des contributions d'exploitation sont attribuées en faveur du trafic combiné à travers les Alpes (155 mio. de francs) et du trafic marchandises non transalpin (23 mio.). (2016)

D Des contributions sont fournies à titre d'indemnisation des coûts non couverts du transport des voitures par le tunnel de la Furka et le col de l'Oberalp. (2016)

en millions de francs

10

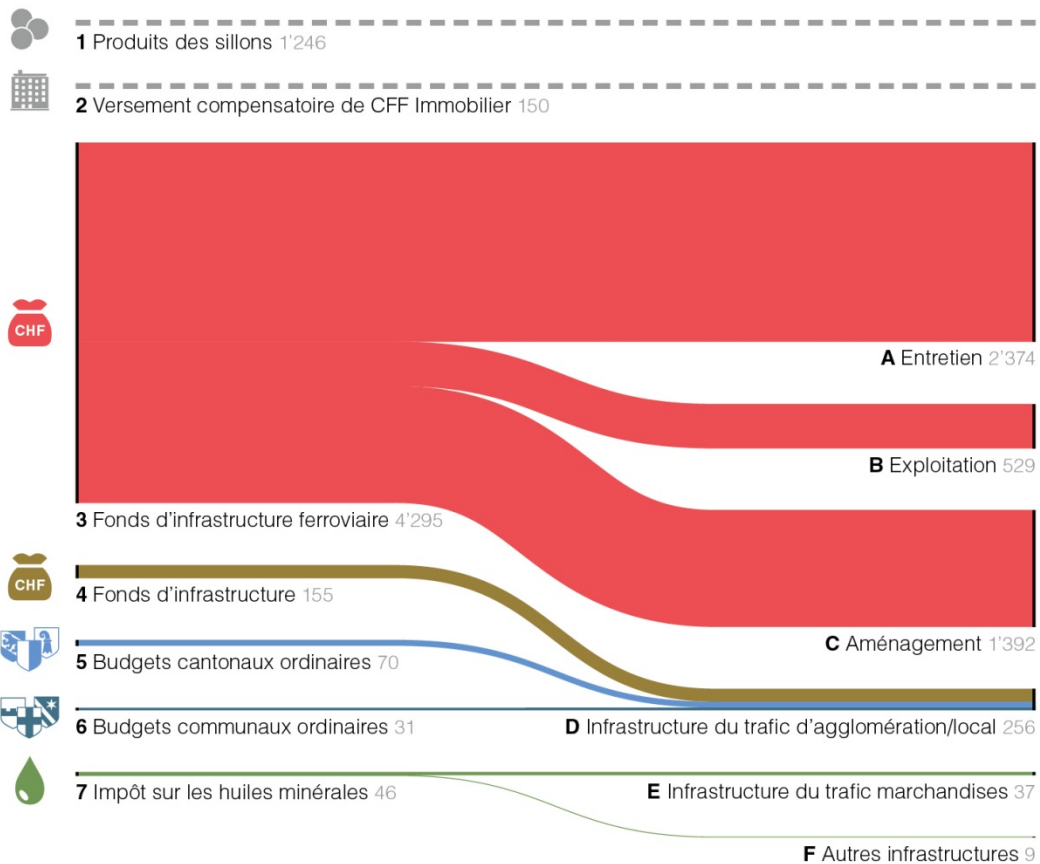
100

500

Financement des transports publics: infrastructure

Provenance des fonds

Affectation des fonds



Provenance des fonds

1 Contribution en faveur des entreprises de transport pour l'utilisation des sillons. Le produit total des sillons se compose de 1144 millions de francs des CFF, de 82 millions du BLS et d'environ 20 millions des autres chemins de fer à voie normale (estimation). Les recettes des sillons des chemins de fer à voie métrique sont exclues. Bases légales: loi sur les chemins de fer (LCdF) et ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF). (2016)

2 Versement compensatoire de CFF Immobilier en faveur de l'infrastructure des CFF, fixé par la Confédération. Bases légales: convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2017-2020. (2016)

3 Le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Il est alimenté par le budget général de la Confédération, la RPLP, la TVA, l'impôt sur les huiles minérales, l'impôt fédéral direct et les contributions des cantons. Ceux-ci participent à hauteur de 500 mio. de francs; en contrepartie, les réseaux des chemins de fer privés sont financés par le FIF. (2016)

4 Bases légales: loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr). (2016)

5+6 Le versement des contributions cantonales et communales en faveur de l'exploitation et de l'entretien des réseaux du trafic local repose sur des bases légales cantonales et communales. (2015)

7 Bases légales: loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin). (2016)

Affectation des fonds

A+B Les contributions du FIF en faveur de l'exploitation, de l'entretien et de la rénovation sont versées sur la base de conventions de prestations valables quatre ans (2017-2020). Bases légales: loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF). (2016)

C Les ressources sont affectées aux NLFA (746 mio. de francs), à Rail 2000/ZEB (521 mio.), aux raccordements avec les lignes à grande vitesse (29 mio.), PRODES 2025 (35 mio.), à la protection contre le bruit (56 mio.) et au CEVA vers Annemasse (5 mio.). Elles sont financées par le FIF. (2016)

D Ces contributions sont destinées aux projets urgents sur le rail et la route en faveur des transports publics. À l'avenir, elles se limiteront au trafic d'agglomération des transports publics routiers. Estimation. (2015)

E Ce poste de dépenses comprend la construction, l'extension ou la rénovation d'installations de transbordement dédiées au transport combiné et de voies de raccordement. (2016)

F Ce poste de dépenses est destiné à la création d'un accès sans obstacles aux transports publics. (2016)

