



# **Avenir des infrastructures de transport: Poursuite des bricolages ou action stratégique?**

**Rudolf Zumbühl, président routesuisse**

65<sup>e</sup> assemblée générale  
de **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS

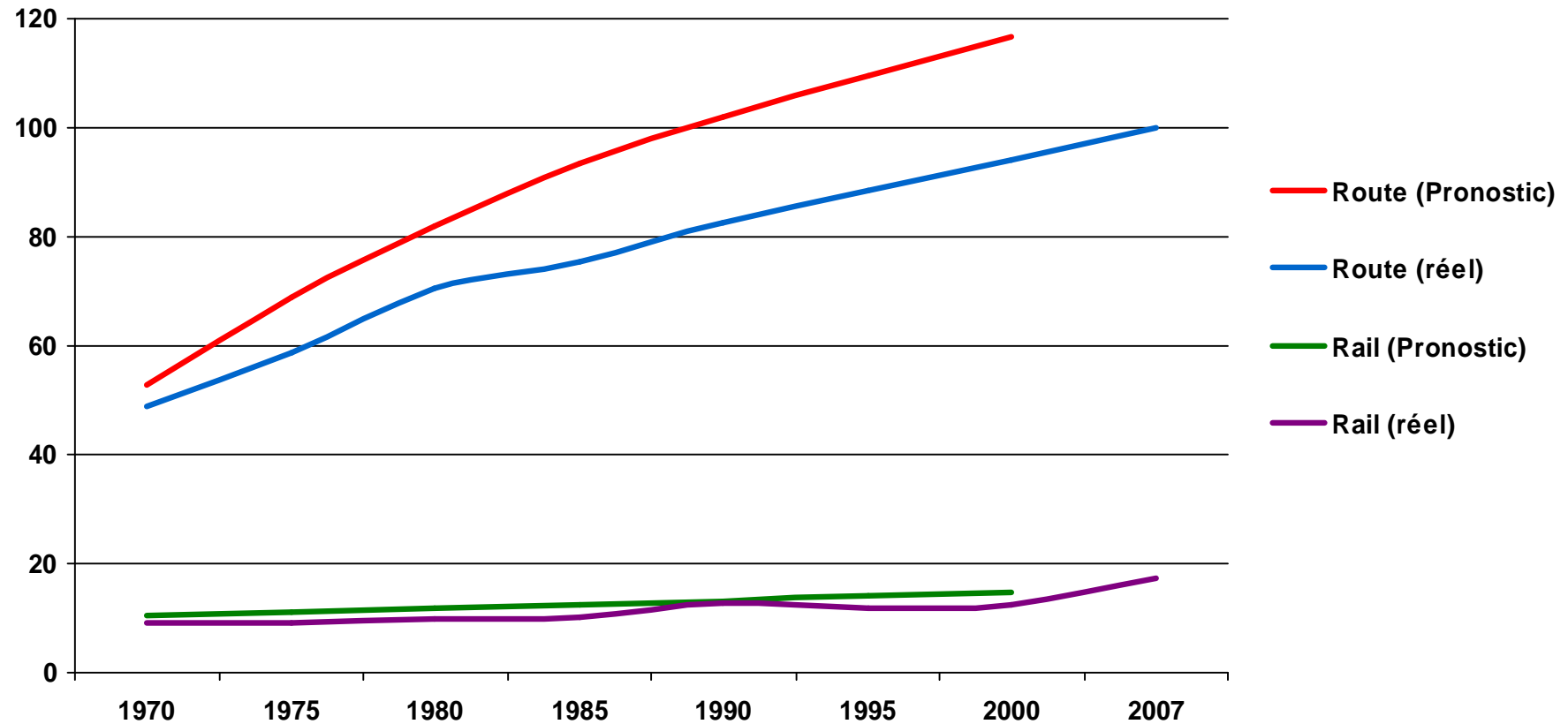
9 juin 2010

# Etudes de perspectives comme base de la planification des infrastructures

- Des études de perspectives, datant de l'année 1972, ont montré le chemin durant des dizaines d'années.
- L'avance dans la planification est aujourd'hui pratiquement épuisée.

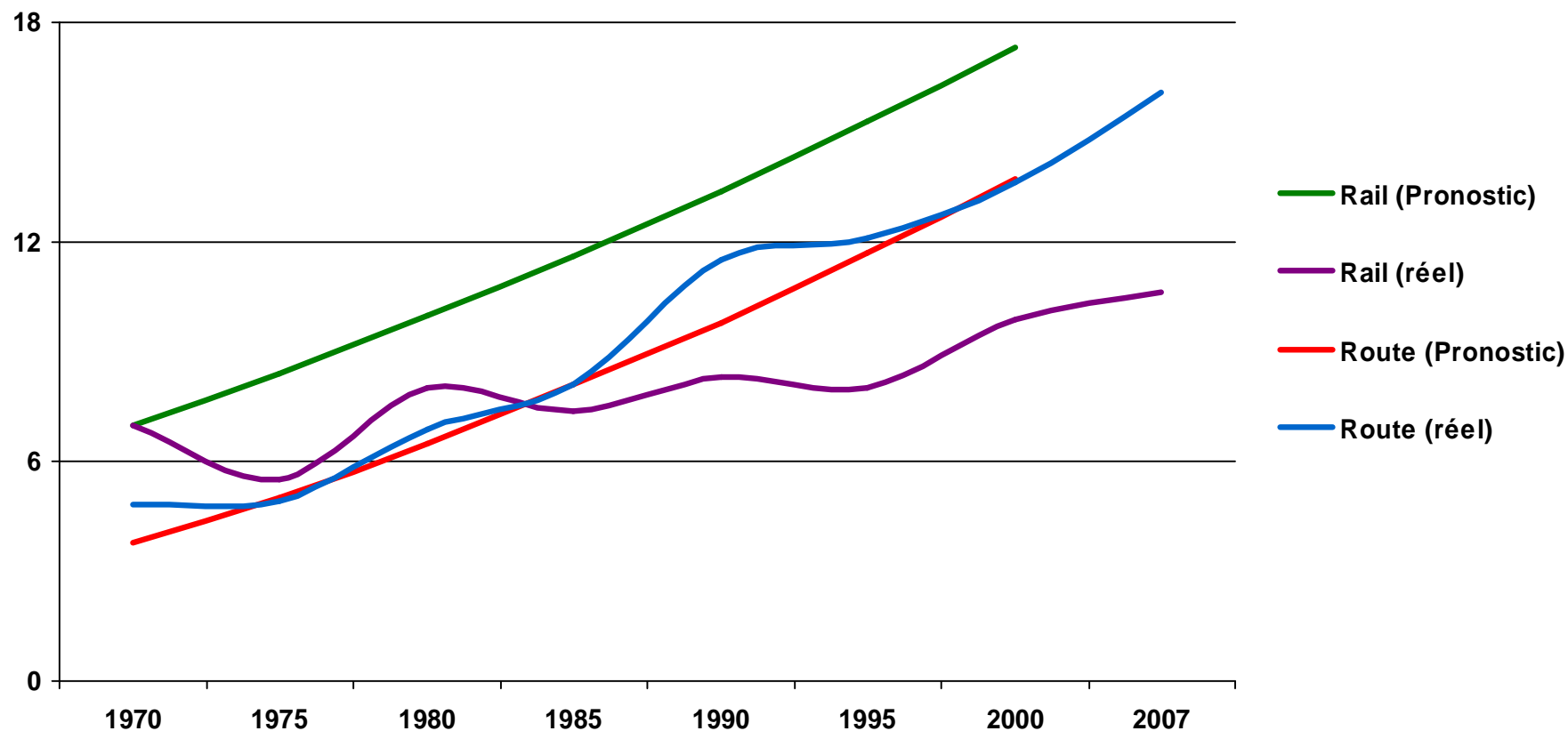
# Trafic de personnes – développement pronostiqué et réel

en milliards de  
personnes-kilomètres



# Trafic de marchandises – développement pronostiqué et réel

en milliards de  
tonnes-kilomètres



# Perspectives d'avenir

- Les facteurs principaux qui poussent à une augmentation du trafic sont l'accroissement de la population, le revenu à disposition et les loisirs.
- L'infrastructure actuelle ne permet pas de faire face à la hausse de trafic, que ce soit sur routes ou sur rails.

# Nécessité de nouveaux aménagements ?



# Problème de capacité ?



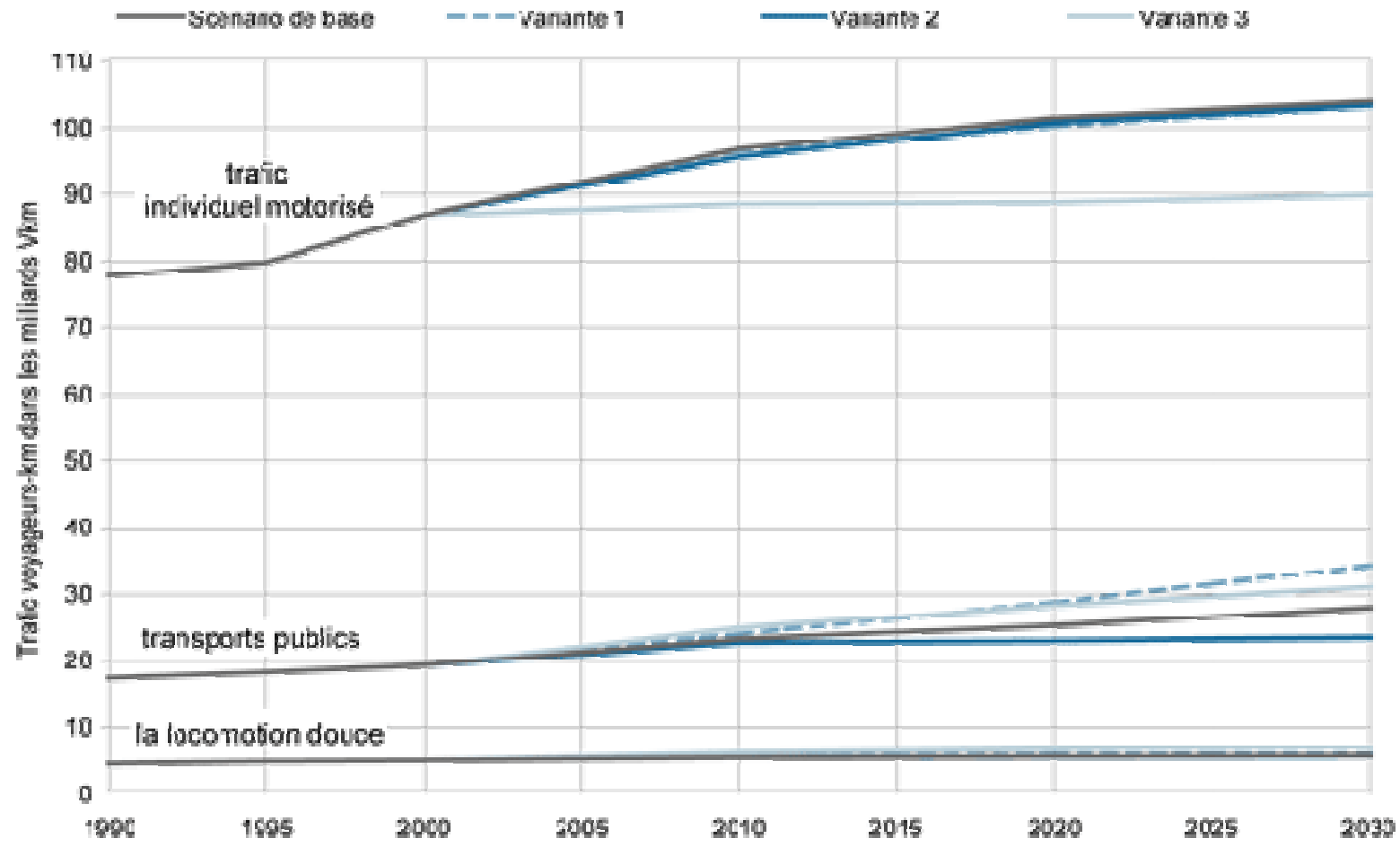
# ... et à quand l'amélioration ?



# Réalité des transports: pas de droit à une place assise

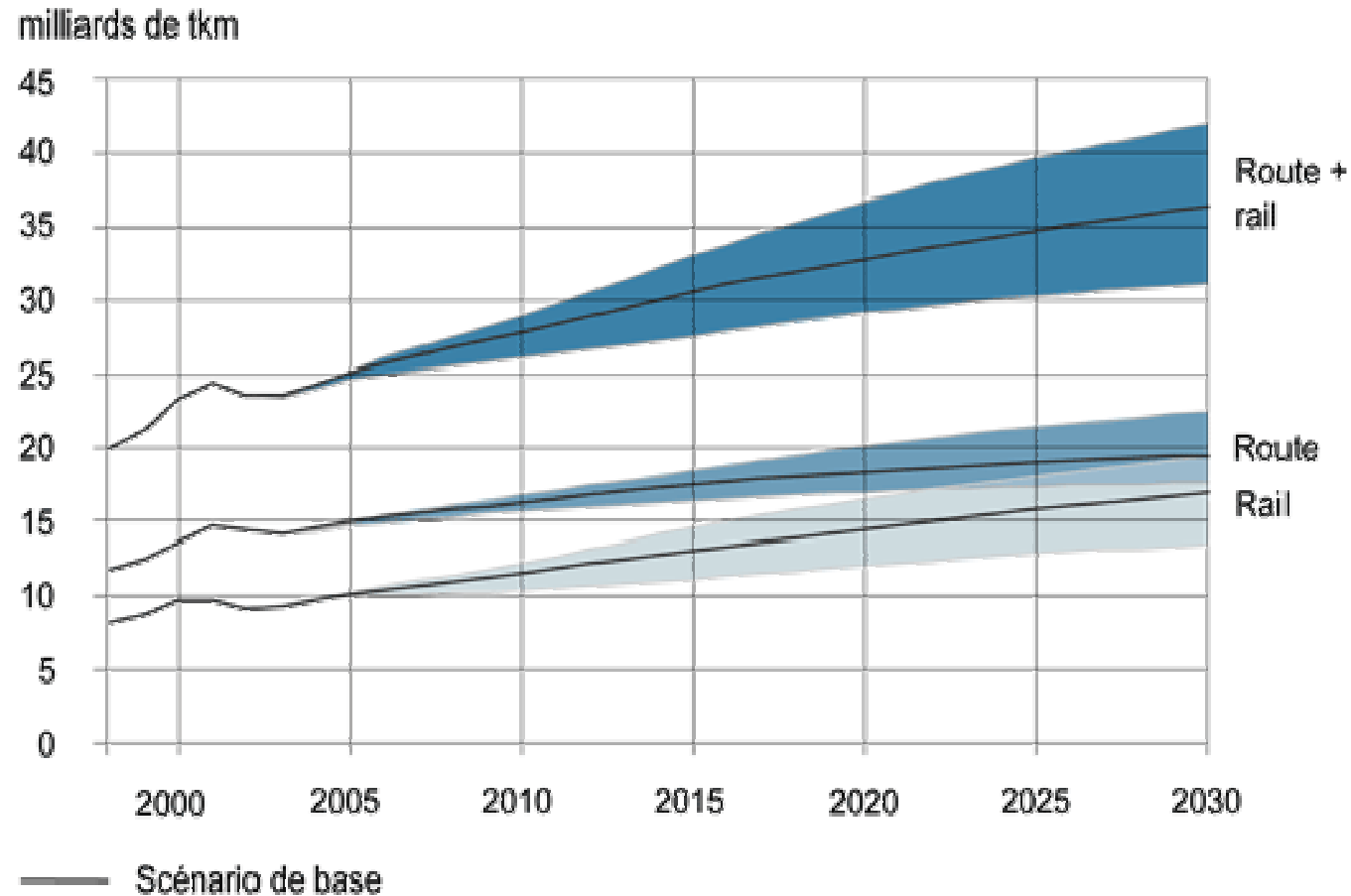


# Perspectives du trafic de personnes d'ici 2030



Source: ARE

# Perspectives trafic de marchandises d'ici 2030



Source: ARE

# L'entretien fait partie de la planification des infrastructures

- Divers Cantons ont négligé l'entretien de leurs routes avant l'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière.
- La Confédération en subit maintenant les conséquences financières et l'usager les entraves et les perturbations.

# Conséquences des coupes dans l'entretien



# Réparations d'envergure ...

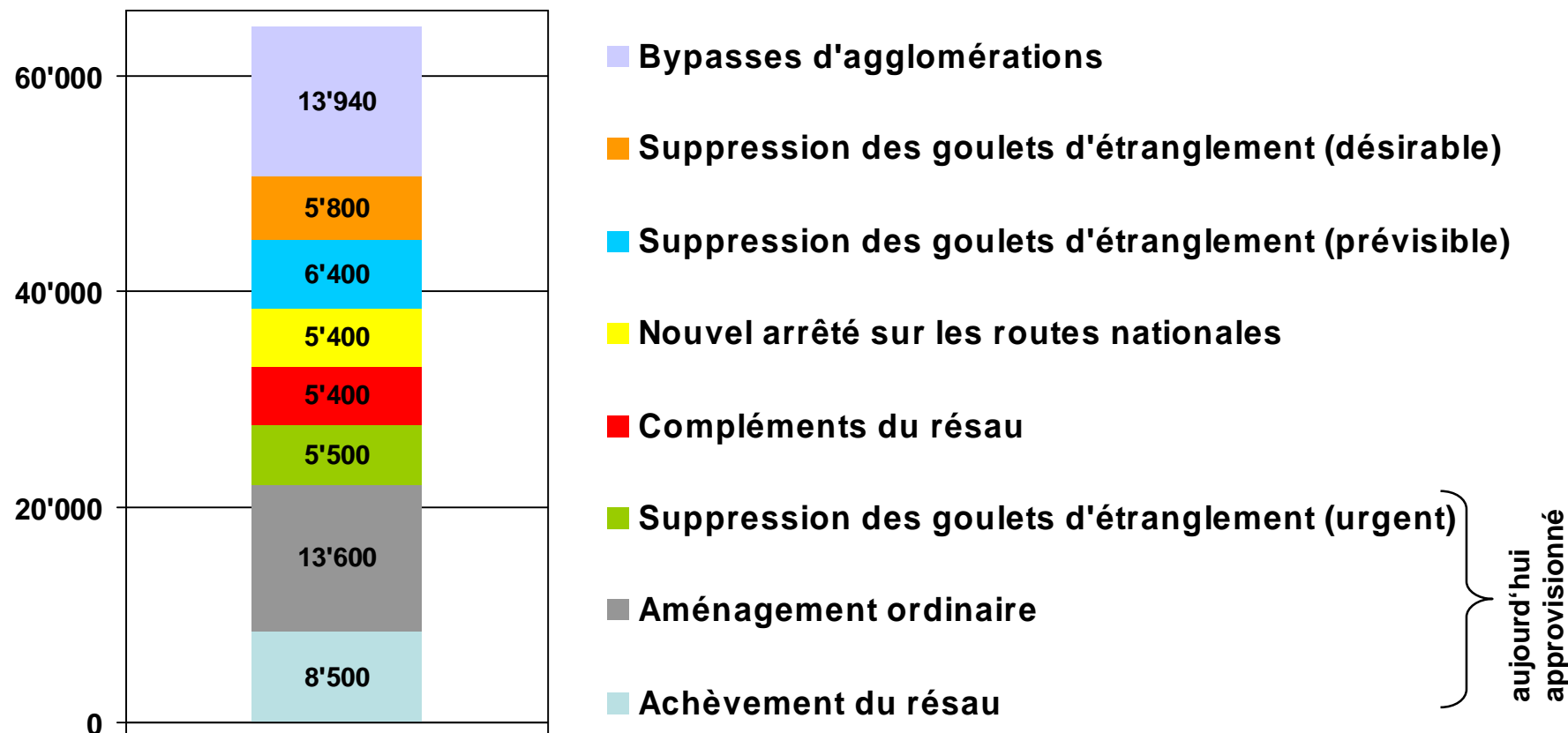


## ... avec suppression de voies et entraves



# Besoins d'investissement route d'ici 2030

en millions de francs



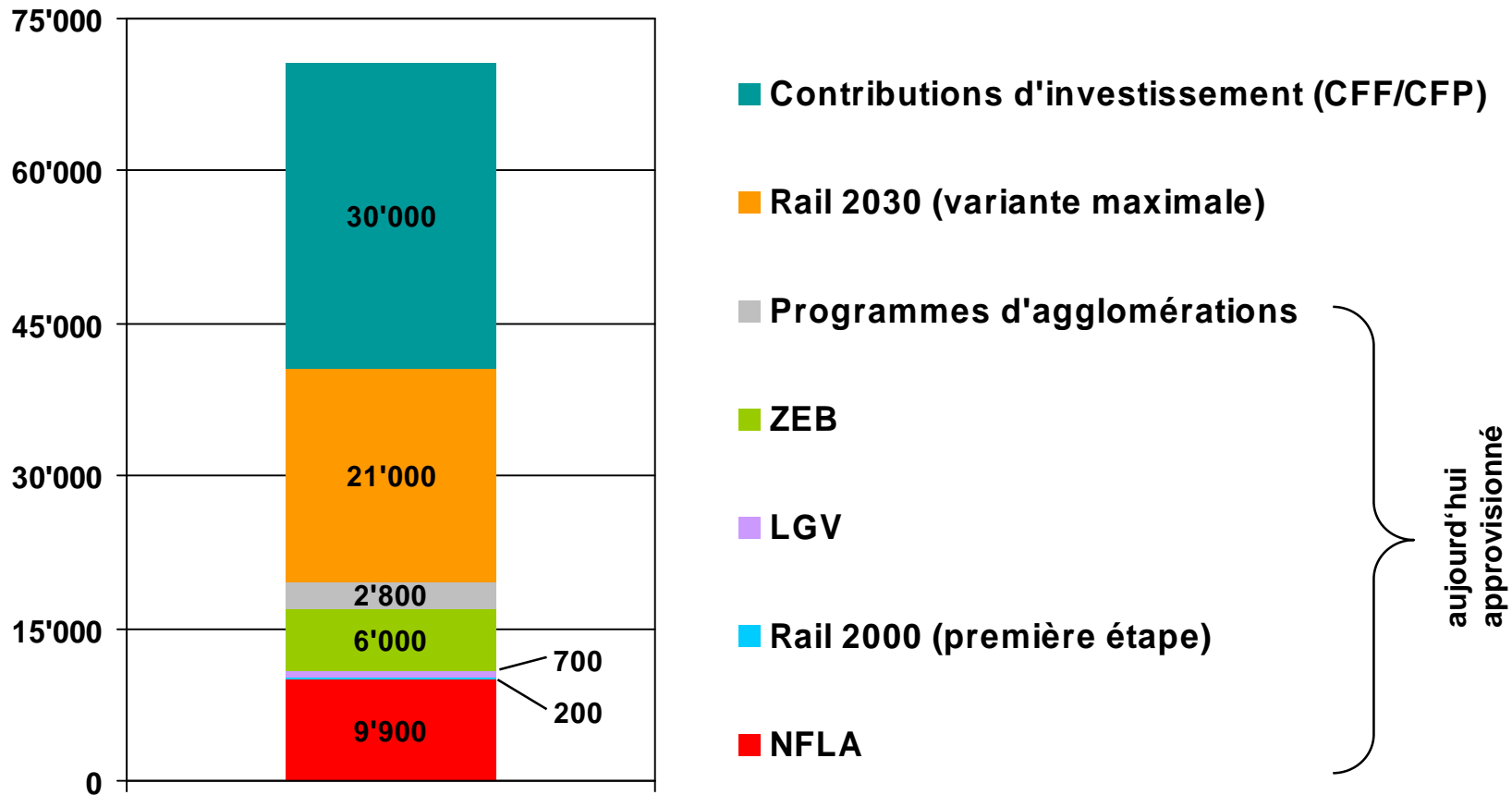
Source: DETEC, FF 2009 7591

# Besoins d'investissements pour la route (Confédération)

Besoins d'investissements 2010 - 2030	coûts en mio. de francs
Aménagement ordinaire	13'600
Achèvement	8'500
Suppression des goulets d'étranglement (module 1 et 2)	5'500
Suppression des goulets d'étranglement (modul 3)	6'400
Suppression des goulets d'étranglement (modul 4)	5'800
Compléments du réseau	5'400
Arrêté sur l'aménagement	4'000
Arrêté sur l'ajustement	1'000-1'400
<b>Total aménagement et ajustement</b>	<b>50'200-50'600</b>
Entretien	19'000
<b>Total (y compris entretien)</b>	<b>69'200-69'600</b>

# Besoins d'investissement rail d'ici 2030

en millions de francs



Source: DETEC

# Besoins d'investissements pour le rail (Confédération)

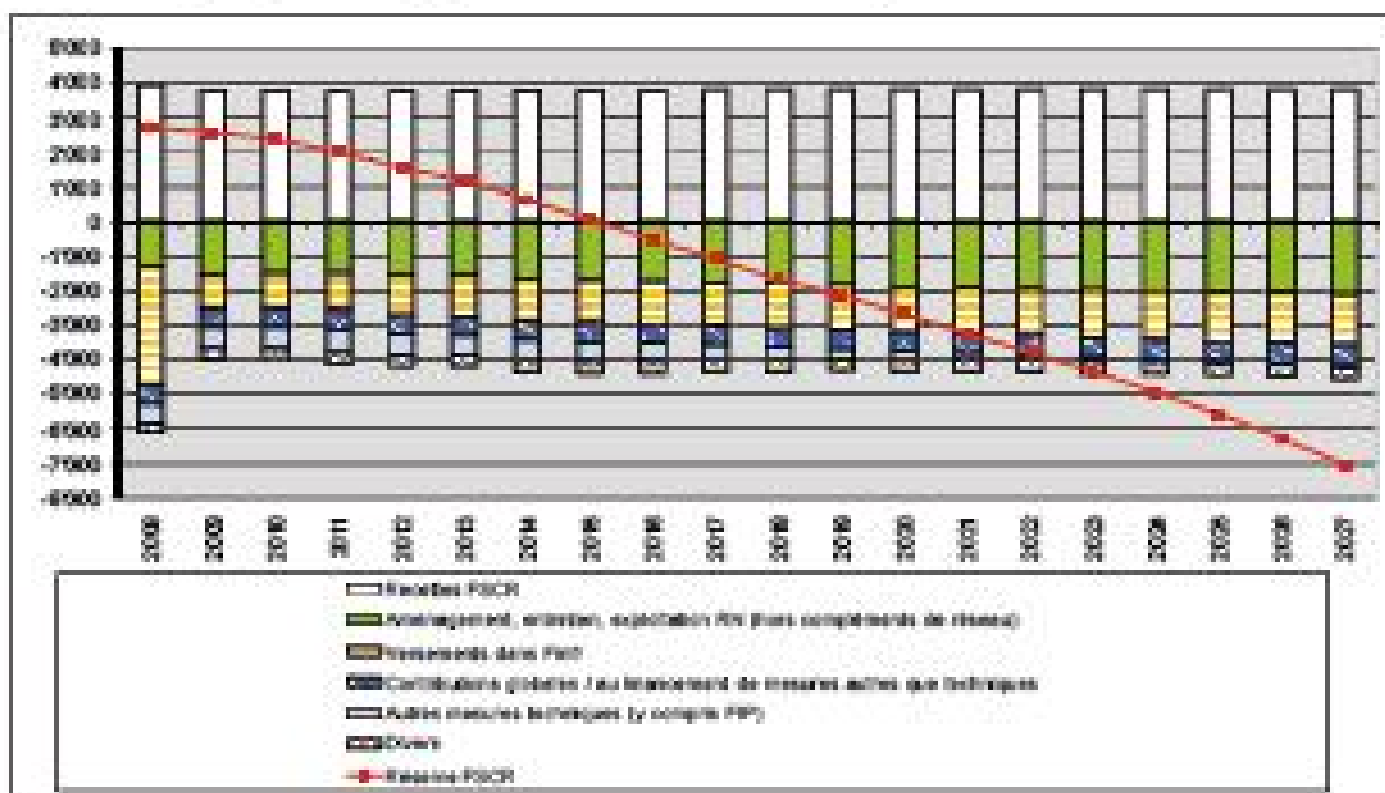
Besoins d'investissements rail 2010 - 2030	coûts en mio. de francs
Fonds FTP dès 2010	16'800
Programmes d'agglomérations dès 2010	2'800
Rail 2030 – variante minimale	12'000
Rail 2030 – variante maximale (supplément.)	9'000
Total aménagement et ajustement	40'600
Contributions d'investissement (CFF et CFP)	30'000
Contributions d'exploitation (CFF et CFP)	13'000
<b>Total (y compris entretien)</b>	<b>83'600</b>

# Routes: perspectives à moyen terme

- **Phase 1 (jusqu'en 2015):** garantir les liquidités du Fonds d'infrastructure, éviter le report de projets urgents.
- **Phase 2 (dès 2016/17):** garantir les recettes du Financement spécial de la circulation routière (FSCR), assurer le financement des compléments de réseau.

# Vue d'ensemble du financement des routes

Evolution du FSCR selon les besoins probables. Faute de contre-mesure, le FSCR présentera un solde négatif pour la couverture des besoins ordinaires dès 2016 (budget 2010 / plan financier 2011 à 2013)

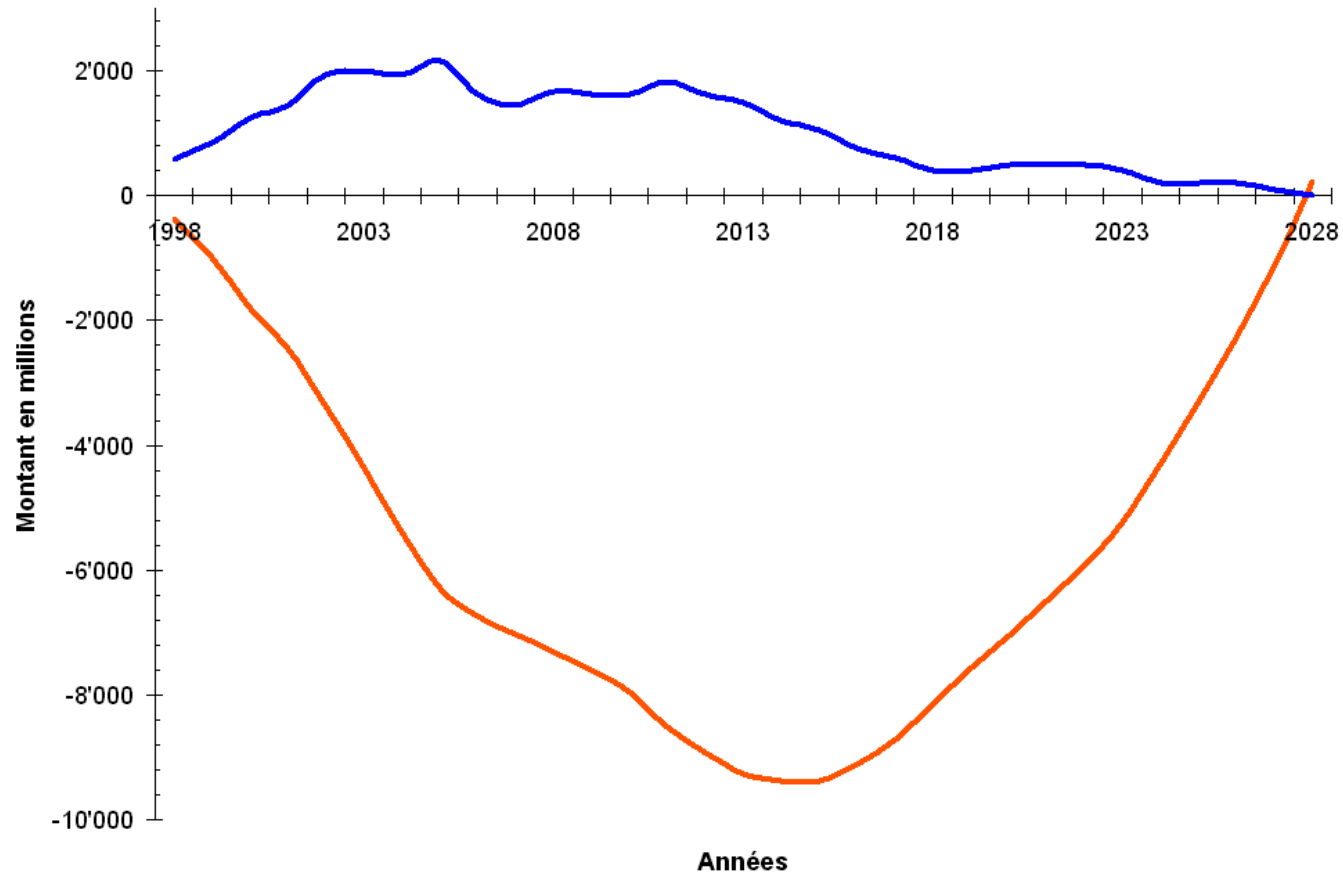


## Rail: perspectives à moyen terme

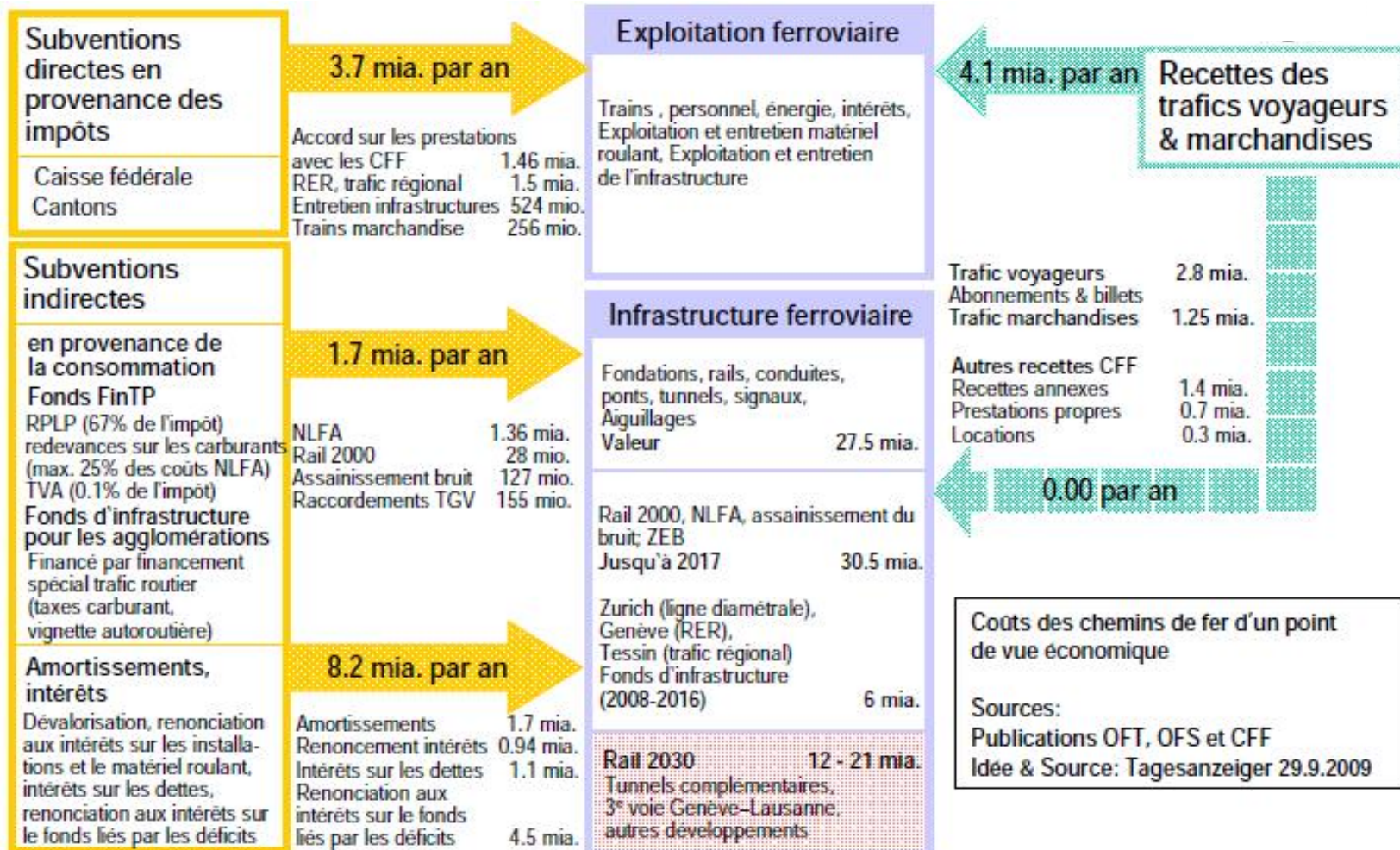
- **Phase 1:** assurer le financement des projets en cours (convention de prestations CFF, crédit cadre ETC, besoins en matière d'entretien, assainissement des caisses de pension, etc.).
- **Phase 2 (??):** financement de Rail 2030, mise en service et entretien de nouveaux tronçons.

# Le Fonds FTP

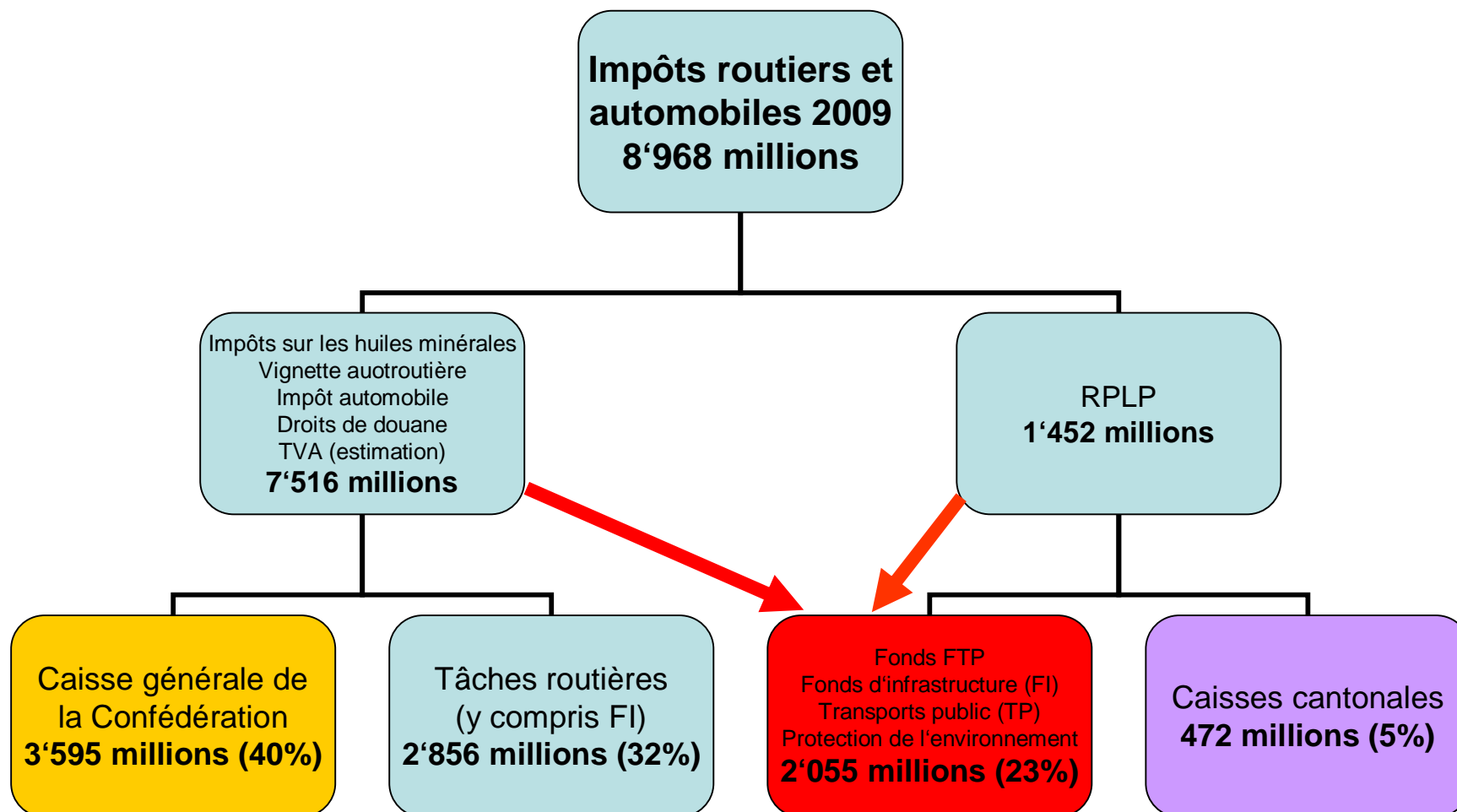
Vue d'ensemble FTP 1998-2028



# Subventions ferroviaires: 13,6 mia. par an



# Financement du secteur de la route au niveau fédéral



Source: DFF, routesuisse

## Route: bilan intermédiaire

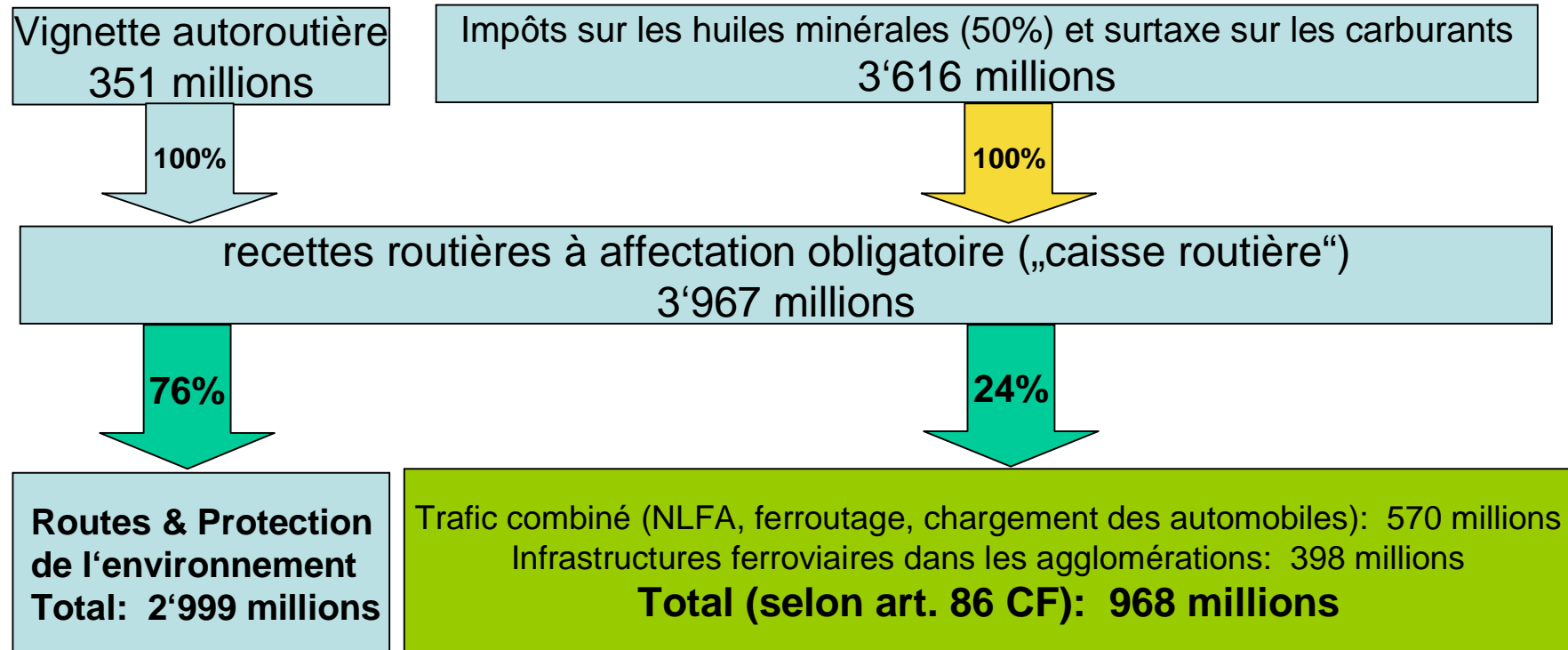
- Le Financement spécial de la circulation routière (FSCR) ne permet aucun «assouplissement du principe de l'affectation».
- Pas de moyens supplémentaires sur le dos des usagers de la route avant que la réserve du financement spécial n'ait été utilisée jusqu'à hauteur d'une réserve de fluctuation.
- Possibilité de financement par les usagers, car les besoins peuvent être échelonnés.

# „Idées créatives“ financement TP – coûts pour la route

<u>Proposition</u>	<u>Impôts supplémentaires par année</u>
Initiative ATE	1'800 millions
Réduction de la déduction des frais de transport des impôts	400 millions
Taxe CO <sub>2</sub> à affectation obligatoire	192 millions
Affectation de la taxe sur l'énergie	520 millions
Centime d'infrastructure par pkm dans les transports	933 millions
Road pricing national	1'200 millions
RPLP pour les véhicules de livraison et les véhicules individuels de plus de 2 tonnes	230 millions
<b>TOTAL</b>	<b>5'275 millions</b>

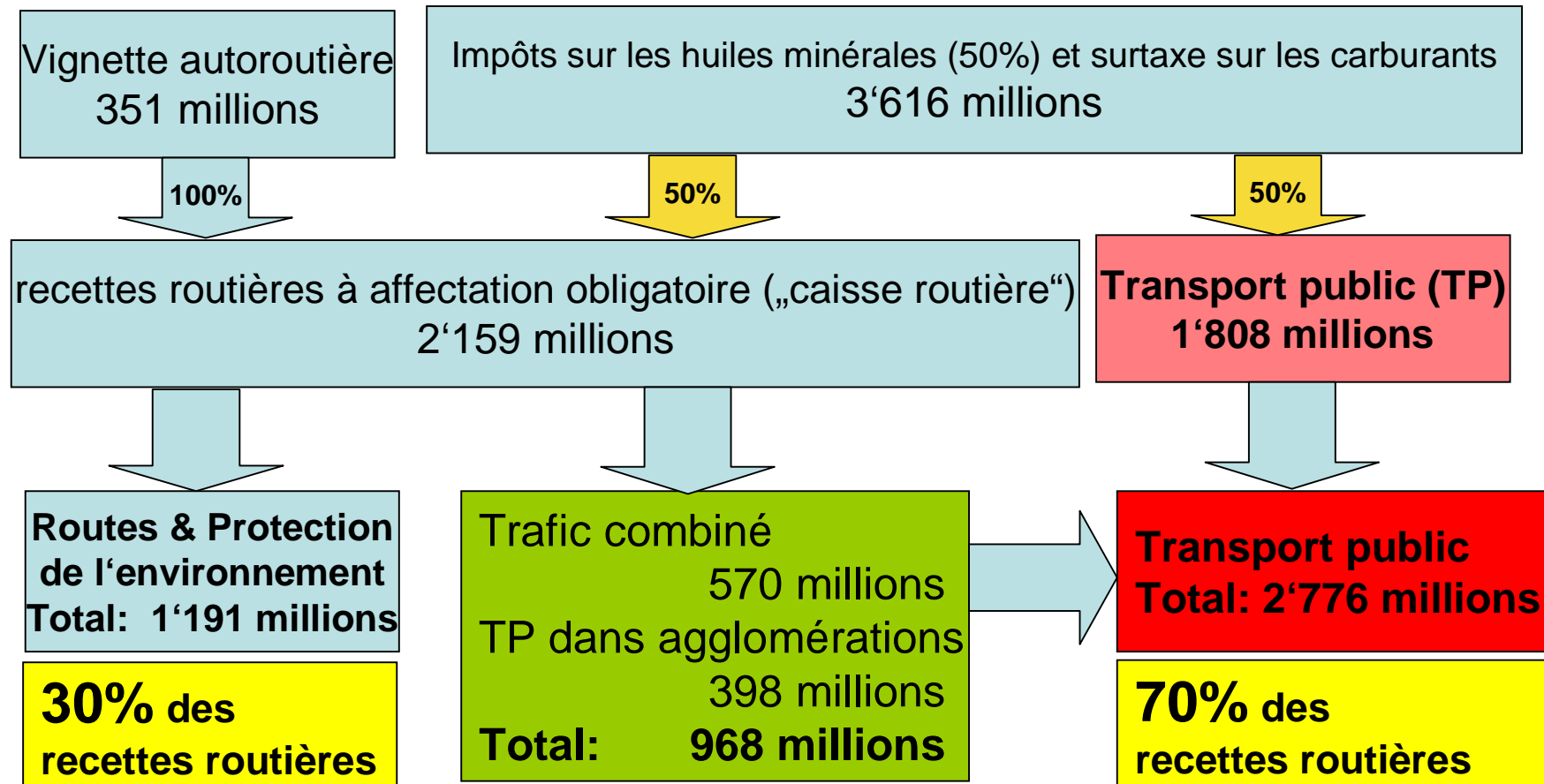
Source: UTP, routesuisse

# Financement TP par la „caisse routière“ (sans initiative ATE) chiffres 2009



Source: DFF

# Financement TP par la „caisse routière“ (avec initiative ATE) chiffres 2009



Source: DFF

## Rail: bilan intermédiaire

- Les propositions de financement tiennent davantage de l'improvisation que du concept mûrement réfléchi.
- Les propositions de variantes Rail 2030 ne constituent pas de « réelles » variantes au sens strict.
- La transparence en matière de besoins ainsi que de coûts d'entretien et d'exploitation manque totalement.
- Le financement complet au moyen de contributions des usagers n'a pas d'avenir sur le plan politique.

# Principes pour un financement durable des transports

- Rail et route font face à d'importants défis d'ordre financier.
- Le financement durable des transports implique que nous ne laissions pas à nos descendants d'importantes dettes d'infrastructures, dont les recettes d'exploitation ne permettent même pas de couvrir ni les intérêts ni l'amortissement.
- Cela implique une transparence totale sur le plan des investissements, de la mise en évidence des besoins, des effets sur le réseau ainsi que des coûts d'entretien et d'exploitation.
- Le développement des infrastructures doit rester gérable. Une démarche modulaire – comme c'est le cas pour l'élimination des goulets d'étranglement – doit être appliquée.