

### **3-L'ORGANISATION DU FINANCEMENT**

#### **3-1-Le principe de la création d'un fonds pour les grands projets ferroviaires**

La création de ce fonds est partie de la constatation évidente qu'il était absurde de financer des projets dont la réalisation doit s'étendre sur 10 ou 15 ans par des crédits budgétisés annuellement. Rail 2000 et NLFA devant bénéficier de financement à long terme, et les articles constitutionnels législatifs correspondant prévoyant des relations étroites entre financement et programme de constructions, l'idée d'un financement spécial s'est précisée très rapidement. Pour des raisons de techniques budgétaires sur lesquelles il ne nous paraît pas utile de nous attarder, il a été préféré à un financement spécial *stricto sensu*, la création d'un fonds spécial, dit fonds FTP, recevant en recettes les financements dédiés et en dépenses les divers projets ferroviaires à financer.

#### **3-2-Le fonctionnement du fonds FTP pour les grands projets ferroviaires**

Le schéma de la page 69 met en évidence le fonctionnement de ce système.

-Au niveau confédéral :

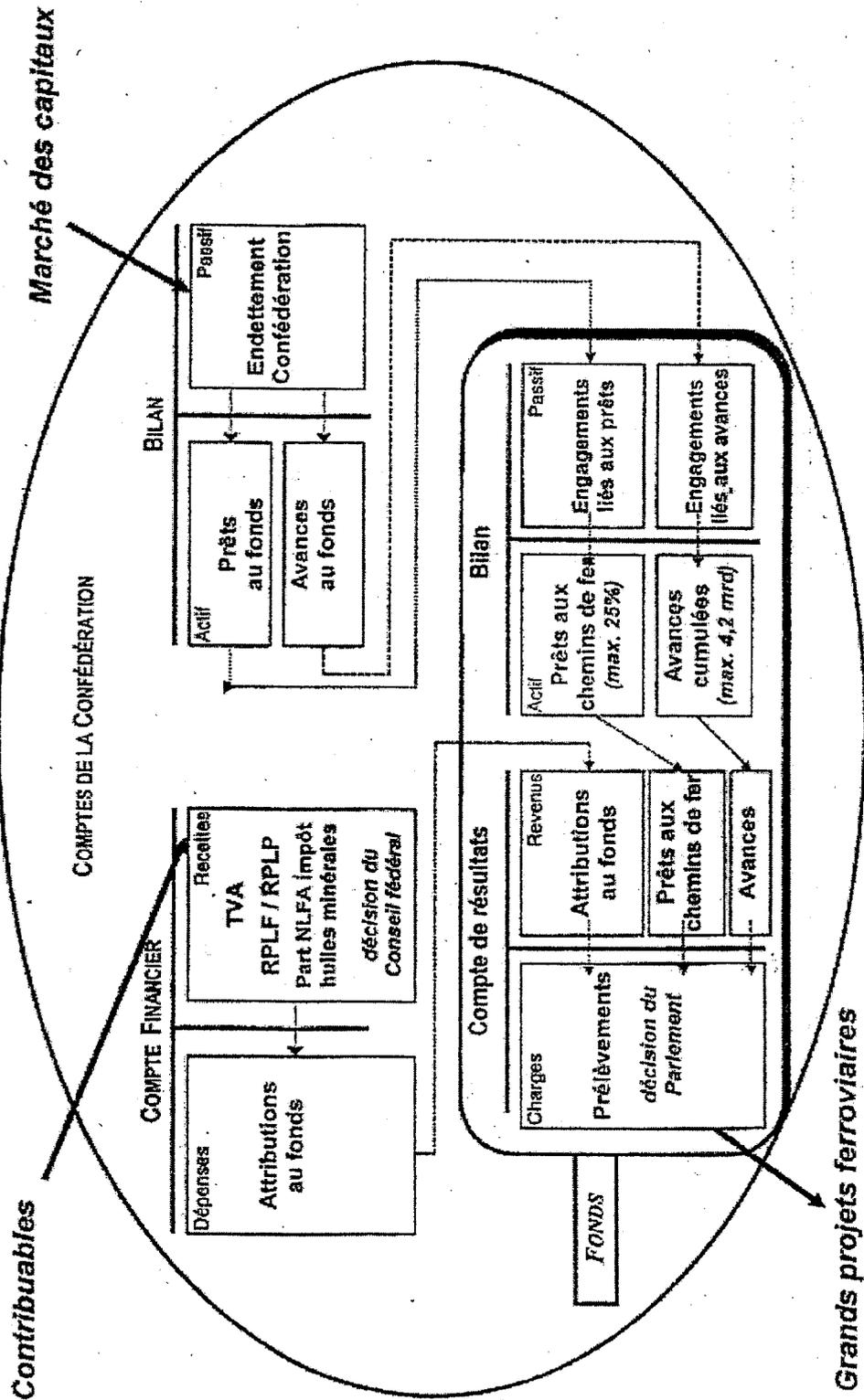
- Le compte financier enregistre en recettes, les recettes affectées au financement des projets ferroviaires
- Par ailleurs, la confédération peut également contracter des emprunts pour alimenter le fonds, soit sous forme de prêts, soit sous forme d'avances.

-Au niveau du fonds

- Le compte de résultat enregistre en recettes les recettes affectées, les prêts ad hoc contractés par la Confédération, ainsi que ses avances. Les charges sont théoriquement décidées par le Parlement qui autorise les prélèvements sur le fonds. Les avances jouent ici le rôle d'un solde destiné à équilibrer le compte de résultat. Les avances sont remboursées dans une phase ultérieure, dès que le plafond de financement du fonds est plus important que les dépenses du projet.
- Tout naturellement le passif du bilan du fonds met en évidence ses engagements vis à vis de la Fédération soit sous forme d'emprunts, soit sous forme d'avances, et son actif est constitué par les créances sur les chemins de fer.

L'un des objectifs de ce montage est de concilier d'une part la nécessité d'assurer le contrôle du parlement sur ces dépenses, et d'autre part d'assurer la sécurité des financements des projets jusqu'à leur terme. Un autre objectif est d'éviter que la réalisation de grands projets ferroviaires n'entraîne une détérioration de l'équilibre des finances publiques. Mais il faut bien reconnaître qu'il s'agit d'un montage financier en trompe l'œil qui consiste à déplacer le déficit et l'endettement sur une entité, certes juridiquement indépendante, mais économiquement complètement liée à la puissance publique.

#### 4. MECANISME DU FONDS POUR LES GRANDS PROJETS FERROVIAIRES (SIMPLIFIE)



- Les recettes affectées comprennent

- La totalité de la redevance poids lourds forfaitaire (RPLF) jusqu'à l'entrée en vigueur de la redevance poids lourds liée aux prestations, avec un doublement en 2000, ce qui représente 0,7 milliards de franc

- Au plus 2/3 de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) dès 2001 avec une augmentation des taux prévue en 2005 pour un total de 16 milliards d'ici 2022.
- Une part de l'impôt sur les huiles minérales à hauteur de 25% des coûts de la NLFA, soit environ 3 milliards
- Une augmentation de la TVA de 0,1% permettant de rassembler 5,8 milliards d'ici 2022.
  - L'endettement de la Confédération sera fixé à hauteur de 25% des coûts des projets (hors mesures anti-bruit) pour couvrir les prêts aux chemins de fer, ce qui représente une part de l'ordre de 5 milliards de francs.

On aboutit ainsi à un total de l'ordre d'une trentaine de milliards de francs. L'ensemble de ces financements est récapitulé dans le schéma de la page 71.

Une possibilité de financement a été évoquée. Un groupe de travail a été constitué pour étudier cette question. Pour l'instant aucun montage faisant intervenir des capitaux privés n'est envisagé.

### **3-4-Les projections financières**

En substance on peut constater que :

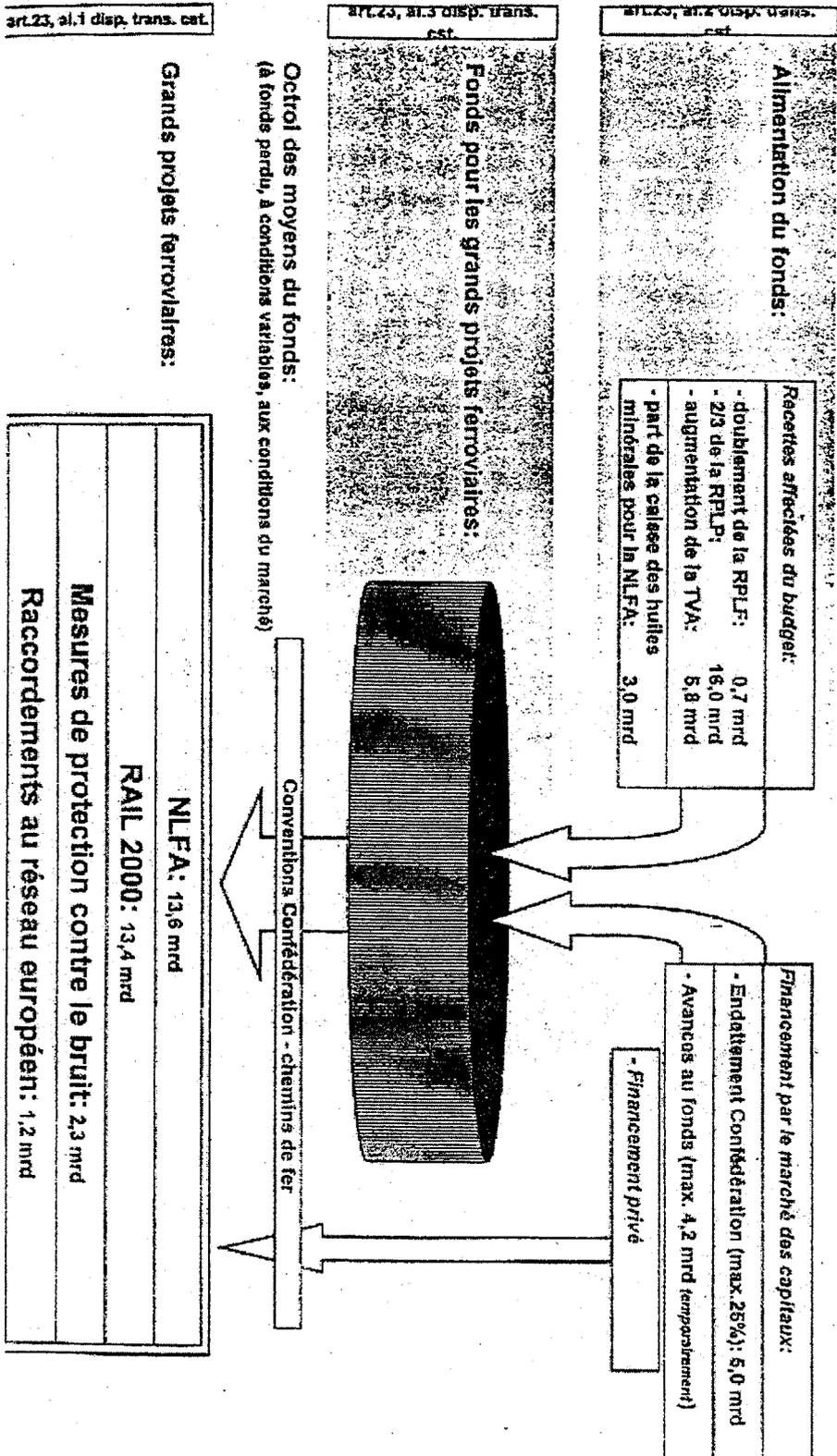
-les coûts totaux s'élèvent en moyenne à plus de 1,5 milliards d'investissement par an d'ici à 2010, en raison du cumul dans une première phase des ouvrages les plus importants. Dans une seconde phase ces investissements se réduisent un peu avec l'achèvement des ouvrages à réaliser d'ici 2020.

-Le plafond de financement cumulant d'une part les recettes affectées et d'autre part l'endettement passe dans un premier temps de 1,2milliards annuel pour atteindre 1,5 milliards dans un deuxième temps vers 2005 avec le relèvement des taux de la RPLP.

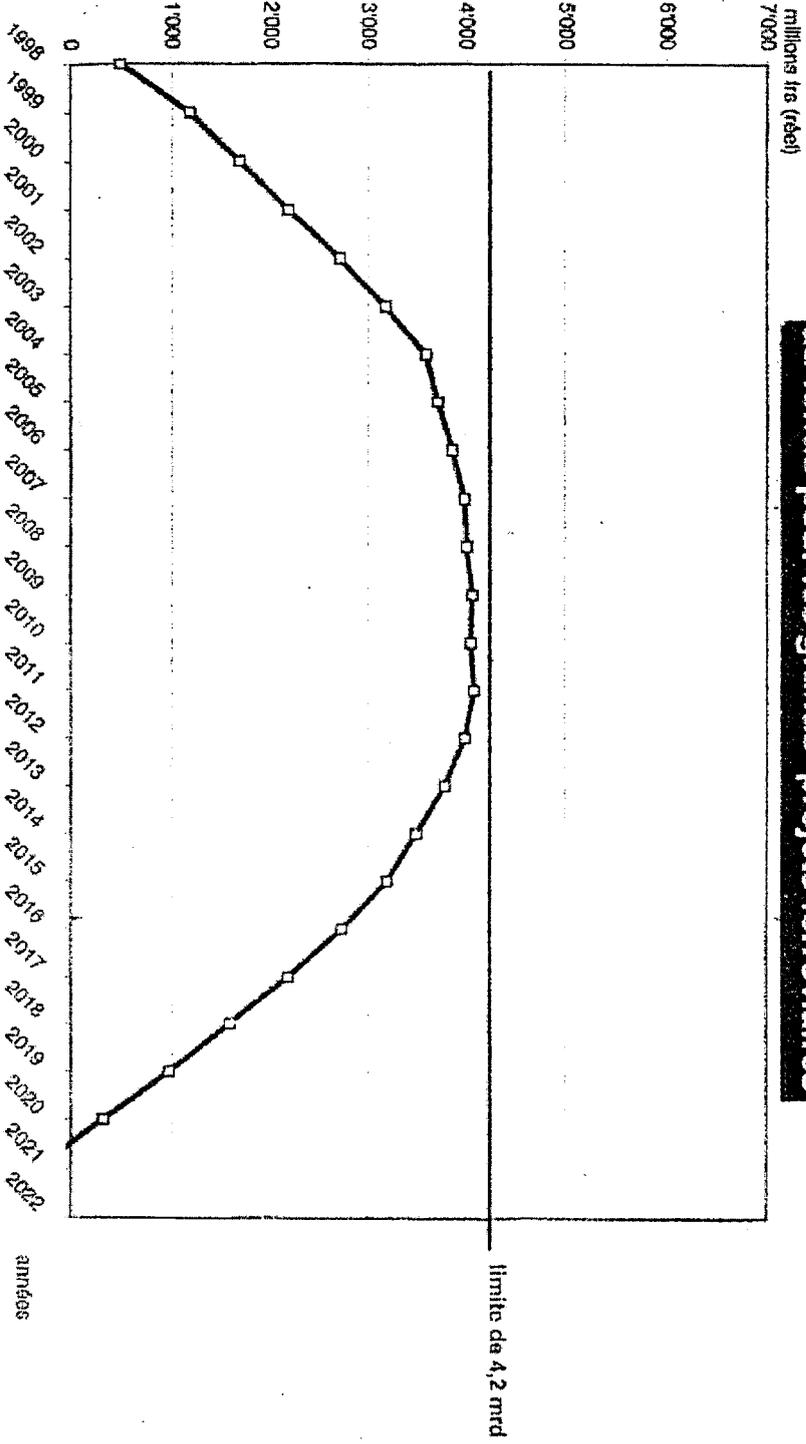
-Dans la première phase, le plafond de financement étant insuffisant pour couvrir les dépenses d'investissements, la confédération doit octroyer des avances jusque vers 2008-2010. Ces avances octroyées aux conditions du marché seront remboursées dès que le fonds pourra dégager un surplus de financement. On pourra consulter le graphique de la page 72 pour visualiser la situation. Une limite supérieure de 4,2 milliards de francs a été instituée pour éviter les risques de surendettement. On observe que cette limite risque d'être effectivement atteinte dans les 2008-2010.

# 1. Fonds pour les grands projets ferroviaires

## Principe de base d'ici 2022



### 3. Avances cumulées au fonds pour les grands projets ferroviaires



## **CONCLUSIONS SUR LE CAS SUISSE**

Il ne nous semble pas que les modalités de gestion Suisse puisse vraiment fournir un enseignement dans la perspective de développement du Lyon-Turin. La promotion de projets que nous avons vu relève d'une autre logique. En effet, Rail 2000 comme NLFA sont des projets en gestation de longue date qui s'insèrent dans un processus de décisions politiques bien spécifiques aux institutions helvètes. L'organisation des entreprises ferroviaires, comme les modes de financement retenus relèvent également de procédures qui s'inséreraient difficilement dans le système organisationnel français actuel.

Néanmoins l'exemple suisse est intéressant sous d'autres aspects, en ce sens qu'il montre que l'on peut concilier une logique à large dominante publique tout en gardant de grandes souplesses d'adaptation. C'est ainsi que l'on peut voir cohabiter dans ce pays un système de transport ferroviaire public et des compagnies privées, certes petites et de même nationalité pour l'instant, mais semble-t-il d'autres pays assez rapidement. C'est ainsi que l'on voit se développer des solutions partenariales internationales qui ouvrent des perspectives sur une logique de gestion plus ouverte sur l'efficacité et par delà sur la rentabilité. Enfin, le système de financement est intéressant, puisque tout en reposant sur une logique largement publique, il permet de concilier le contrôle annuel du parlement avec la fiabilité d'un programme de financement long terme, et pourquoi pas avec la possibilité de financements privés.

Un groupe de travail a déposé un rapport sur ce thème en mars 1999 dont les conclusions sont très nuancées. En substance, elles excluent tout financement privé pour les premières phases de construction du Saint-Gothard et du Loetschberg, mais pas pour les phases ultimes de construction ni pour des ouvrages de taille plus modeste comme Ceneri, le Zimberg et le Hirzel. Elles ne les excluent pas non plus dans le cadre de l'exploitation.