

# **CH\_VB 2004-1314 4977 vom 12. Oktober 2004**

Bundesverwaltung, 2004-10-12, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_2004-1314\\_4977\\_](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_2004-1314_4977_)

FR: CH\_VB 2004-1314 4977 du 12 octobre 2004

IT: CH\_VB 2004-1314 4977 del 12 ottobre 2004

## **Erwägungen**

### **E. 8**

Art. 85 de la constitution fédérale du 18 avril 1999, RS 101.

### **E. 9**

RO 2002 241, art. 126 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999, RS 101.

### **E. 10**

Loi fédérale du 4 octobre 1974 instituant des mesures destinées à améliorer les finances fédérales, RS 611.010

4987 Une infrastructure performante est l'objectif commun de la politique des transports et de la politique des finances. Il existe d'importants points communs entre la politique des transports et celle des finances. Toutes les deux visent à mettre à disposition une infrastructure ferroviaire performante, à augmenter l'efficacité du secteur des transports et à encourager les entreprises saines, couronnées de succès. Une telle approche garantit la stabilité du secteur des transports, favorise la croissance de l'économie et accroît la part des transports publics dans l'ensemble du trafic. Le conflit d'objectifs entre la politique des transports et celle des finances se précise actuellement. La situation financière de la Confédération a pour effet que les intérêts contradictoires de la politique des finances et de la politique des transports se manifestent actuellement avec plus de force. La politique des finances met l'accent sur la consolidation des finances fédérales et le maintien de l'infrastructure ferroviaire actuelle. Par contre, la politique des transports tend à développer encore plus les transports publics, sans compromettre pour autant la qualité de la desserte de base, la capacité de production et la sécurité de l'infrastructure. Elle vise donc à créer les conditions permettant de maîtriser de manière plus écologique la croissance des transports voyageurs et marchandises.

#### 1.1.2 Aperçu du financement de l'infrastructure ferroviaire

##### 1.1.2.1 Financement de l'infrastructure par les chemins de fer

Les secteurs des transports des chemins de fer paient le prix des sillons au secteur de l'infrastructure. Depuis l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer<sup>11</sup> le 1er janvier 1999, les entreprises ferroviaires sont, sur le plan comptable et organisationnel, subdivisées en deux secteurs: les transports et l'infrastructure. Les secteurs des transports des chemins de fer paient aux secteurs de l'infrastructure une redevance d'utilisation de celle-ci: le prix du sillon. Ce prix est fixé par la Confédération. Les recettes des secteurs de l'infrastructure se composent des recettes du prix des sillons, des loyers et des autres produits. Ces recettes font face aux dépenses pour le service du roulement et l'entretien, le personnel, les amortissements des immobilisations et les éventuels coûts financiers. Les chemins de fer ne peuvent financer qu'une partie de l'infrastructure. Le système du prix des sillons tient compte des conditions-cadres actuelles de la politique des transports qui, dans l'ensemble, ne permettent pas aux entreprises ferroviaires de couvrir tous leurs coûts. Pour ne pas compromettre la réalisation des

objectifs de politique des transports, notamment le transfert du trafic sur le rail et la desserte de base dans le trafic voyageurs, les prix des sillons ne peuvent pas être augmentés dans la mesure nécessaire à la couverture des coûts.

## E. 11

FF 1997 I 853

4988 A l'heure actuelle, les recettes des prix des sillons couvrent à peine un quart de toutes les dépenses d'infrastructure (cf. fig. 1 et 2). Compte tenu des produits accessoires résultant des ventes d'énergie et des paiements compensatoires du domaine immobilier, fixés dans la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2003 à 2006, le taux de couverture de l'infrastructure des CFF est d'environ 55 % en 2003. Cela étant, les recettes de transport et les autres produits de l'infrastructure ne sont pas suffisants pour financer les coûts d'exploitation courants et l'amortissement de l'infrastructure (maintien de la capacité de production). Les secteurs d'infrastructure des chemins de fer ne peuvent pas non plus financer eux-mêmes le développement et l'extension de l'infrastructure ferroviaire. La Confédération comble donc les déficits des secteurs d'infrastructure et, depuis la réforme des chemins de fer de 1999, n'accorde plus que des prêts sans intérêt pour les investissements d'infrastructure. La figure 1 représente les charges et les produits de l'infrastructure CFF en 2003, la figure 2 fait de même pour l'infrastructure du BLS.

Figure 1 Charges et produits de l'infrastructure CFF en 2003

Compte de résultats CFF Infrastructure 2003

	Coûts d'exploitation	Autres coûts	Amortissements et investissements non activables	Produits des transports (produits des prix des sillons)	Produits annexes, prestations propres et autres produits	Paiement compens. immob.	Subvention prix des sillons CP CFF	contribution d'exploitation infrastructure CP CFF	amortissements infrastructure
0	500	1'000	1'500	2'000	2'500	3'000			

Coûts Produits Millions de francs

Source: rapport de gestion des CFF; récapitulation par l'Office fédéral des transports (OFT)

4989 Figure 2 Charges et produits de l'infrastructure BLS en 2003

Compte de résultats BLS Infrastructure 2003

	Produits des transports (produit du prix des sillons)	Produits annexes, prestations propres	Subvention prix des sillons	Indemnisation de l'infrastructure	Coûts d'exploitation	Amortissements
0	10	20	30	40	50	60
70	80	90	100	110	120	130
140	150					

Coûts Produits millions de francs

Source: récapitulation OFT

Les chemins de fer financent surtout le matériel roulant et les projets d'infrastructure rentables. Les chemins de fer financent par leurs propres fonds la construction ou l'acquisition d'objets pour le trafic longues distances, le trafic régional et le trafic marchandises, notamment le matériel roulant, ainsi que les projets d'infrastructure rentables sur le plan de l'économie d'entreprise. Les usines électriques en font notamment partie.

1.1.2.2 Financement de l'infrastructure par la Confédération

La Confédération finance par le compte financier les coûts non couverts de l'infrastructure existante. Vu l'art. 49 de la loi sur les chemins de fer<sup>12</sup>, la Confédération indemnise les chemins de fer pour les coûts d'exploitation non couverts et les amortissements, cela par le biais du compte financier. En utilisant les fonds d'amortissement, les chemins de fer financent les investissements nécessaires pour la capacité de production de l'infrastructure. Par ailleurs, la Confédération octroie par ce compte des ressources financières pour le fonds FTP. Les pouvoirs publics compensent l'insuffisance de couverture des dépenses courantes et financent ainsi les gestionnaires d'infrastructure en passant des commandes. Celles-ci sont

régies par l'art. 49 de la loi sur les chemins de fer. A l'heure actuelle,

## **E. 12**

Loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF), RS 742.101.

4990 le financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés se fait encore par des instruments différents. La figure 3 donne un aperçu des flux financiers. Figure 3  
Aperçu du financement de l'infrastructure par la Confédération  
Principes de base du financement de l'infrastructure ferroviaire  
Chemins de fer  
Trafic voyageurs longues distances  
Trafic marchandises  
Trafic voyageurs régional  
Prix du sillon  
Confédération  
Fonds FTP  
Compte financier  
Prix du sillon  
Infrastructure  
Extension  
Développ. du réseau  
Maintien de la qualité  
Exploitation et entretien

Source: OFT Financement par la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF  
Tous les quatre ans, la Confédération conclut avec les CFF une convention sur les prestations. Ils fixent en commun dans ce document les objectifs du secteur de l'infrastructure pour une période de quatre ans, renouvelable, et conviennent des objectifs stratégiques pour le secteur des transports. La Confédération détermine combien d'argent sera disponible pour l'entretien des installations et les nouveaux investissements (base légale: art. 49 LCdF, art. 8 LCFF13). Dans ce contexte, elle table sur les besoins d'investissement des CFF et sur sa situation financière. Pour cette période, le Parlement a alloué un plafond de dépenses fixé initialement à 6 milliards de francs. Vu le programme d'allègement budgétaire 2003, cette enveloppe a été réduite à 5,7 milliards. La Confédération rembourse à CFF Infrastructure les coûts d'exploitation non couverts de l'infrastructure à partir de la rubrique «CP CFF, contribution d'exploitation infrastructure», les amortissements sont financés par la rubrique «CP CFF, amortissements d'infrastructure».

## **E. 13**

Loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF), RS 742.31.

4991 Le financement de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure des chemins de fer privés se fait au titre de la convention sur les indemnités  
En ce qui concerne les chemins de fer privés tels que le Chemin de fer du Loetsch-berg SA (BLS), la Confédération commande l'exploitation de l'infrastructure au moyen de conventions annuelles sur l'indemnité. Les fonds accordés par la Confédération et les cantons comprennent les coûts d'exploitation non couverts, ainsi que les coûts d'amortissement. En pratique, le financement de l'infrastructure se fait en même temps que la commande du trafic régional à partir de la rubrique «indemnités trafic régional». Avec la réforme des chemins de fer 2, le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés se déroulera aussi, comme pour les CFF, sur la base de conventions sur les prestations. Les coûts sont ventilés entre la Confédération et les cantons sur la base de la clé de répartition figurant dans l'ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional<sup>14</sup>. Pour les infrastructures d'importance régionale, la part fédérale s'élève en moyenne à 69 %. Pour les infrastructures d'importance nationale, elle atteint 100 % (base légale: art. 49 LCdF). Les chemins de fer obtiennent des prêts sans intérêts pour les investissements dans le développement du réseau  
Les chemins de fer obtiennent des prêts fédéraux à intérêt variable, conditionnellement remboursables (en bref: prêts sans intérêts) pour les investissements nécessaires à l'exploitation qu'ils ne peuvent pas réaliser eux-mêmes avec les fonds d'amortissement. Mis à part des cas exceptionnels définis clairement, ces prêts

ne doivent plus être remboursés par les gestionnaires d'exploitation. La Confédération fixe le volume d'investissement des CFF dans le cadre de la convention sur les prestations conclue avec l'entreprise. Pour le financement, elle fixe un cadre (sans référence directe aux divers projets) en complément des fonds d'amortissement accordés au titre de l'indemnité. Ce cadre repose sur la planification à moyen terme des investissements CFF, mais c'est la marge de manœuvre financière de la Confédération qui est déterminante. Pour les chemins de fer privés, l'octroi des crédits se fait selon l'art. 56 de la loi sur les chemins de fer, compte tenu des demandes particulières afférentes aux divers projets. C'est sur la base de ces demandes que l'OFT fixe le montant des contributions fédérales. Le financement se fait à partir d'un crédit-cadre spécial. La durée du 8e crédit-cadre de 1,4 milliard de francs, en vigueur actuellement, a été prolongée plusieurs fois. Les fonds disponibles suffiront vraisemblablement jusqu'à la fin de 2006. Après un examen détaillé des propositions, la Confédération et les cantons concernés concluront des conventions d'investissement avec les entreprises.

#### **E. 14**

Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR), RS 742.101.2.

4992 La Confédération finance en outre le trafic régional et des parties du transport ferroviaire des marchandises Outre l'infrastructure, la Confédération prend encore en charge, par le biais du compte financier, les indemnités pour les trafics commandés (trafic régional) et fournit des contributions pour le trafic ferroviaire des marchandises en vertu de la loi sur le transfert du trafic<sup>15</sup>. En 2003, la Confédération a mis à disposition les montants suivants pour les transports publics (cf. tableau 1). Tableau 1 Flux financiers en 2003 (en millions de francs) Compte financier (budget fédéral ordinaire) 3034 a) Fonds fédéraux généraux 2725 Trafic voyageurs régional (indemnités) 862 Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF (infrastructure) 1340 Crédit-cadre Confédération-chemins de fer privés (infrastructure) 126 Indemnités (infrastructure des chemins de fer privés) 313 Projets spéciaux (ETCS et dommages causés par les forces naturelles) 20 Réductions du prix du sillon pour le trafic par wagons complets 64

b) Fonds à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant 309 Indemnité du trafic combiné 212 Investissements en trafic combiné 51 Ordonnance sur la séparation des courants de trafic 23 Voies de raccordement 20 Chargement des automobiles 3

Financement spécial FTP 2087 NLFA 1320 RAIL 2000 603 Mesures antibruit 55 Raccordement LGV (crédit d'étude) 1 Intérêts 108

Source: compte financier de la Confédération; récapitulation OFT

#### **E. 14.19**

-1.48 0.00 1.20 11.47 1.16 13.40 13.40 15.40 1.20

5041 Annexe 2 Principes du modèle de simulation Le modèle de simulation des effets des mesures élaboré par l'OFT et l'AFF se compose des éléments suivants: – comptes de résultat simplifiés des secteurs Infrastructure des CFF et du BLS – compte des investissements simplifiés des secteurs Infrastructure des CFF et du BLS – conséquences sur le compte financier de la Confédération Le modèle permet de simuler approximativement pour la période 2004 à 2030 les conséquences de la mise en exploitation

des projets FTP sur le compte de résultat et le compte des investissements pour le cas de référence et pour les mesures. Les résultats obtenus se basent sur un grand nombre d'hypothèses et comportent donc une certaine marge d'incertitude – qu'il n'est pas possible de chiffrer exactement. Afin de mieux tirer parti des résultats, toutes les hypothèses adoptées sont présentées ici de manière transparente. Les calculs se basent sur les données et hypothèses suivantes: – même input/hypothèses pour le cas de référence et pour les mesures – compte de résultat CFF infrastructure: plan à moyen terme 2004 à 2009 des CFF (= valeurs nominales), à partir de 2010 tenue à jour en termes réels – compte de résultats BLS infrastructure: pour le réseau actuel du BLS poursuite des indemnités d'infrastructure 2004 à 2010 avec 1,5 % de renchérissement (= valeurs nominales), pour le Loetschberg –tronçon de base «plan d'activités pour l'axe du Loetschberg» du BLS (= valeurs nominales), à partir de 2011 tenue à jour en termes réels – comptes des investissements CFF et BLS infrastructure: à partir de 2010 croissance annuelle (réelle) du besoin en investissement de 1 % pour maintenir le niveau de sécurité et de performance du réseau malgré la croissance de la demande du trafic – financement du besoin en investissement par des fonds d'amortissement et des prêts sans intérêt, les amortissements dépassent le besoin en investissement, les fonds excédentaires sont affectés au remboursement de prêts alloués précédemment – produits supplémentaires/coûts de l'infrastructure suite à la mise en exploitation du nouveau tronçon RAIL 2000: 25 millions de francs/an de produits supplémentaires utilisables, surcoûts contenus dans le total des frais d'exploitation conformément au plan à moyen terme des CFF – produits supplémentaires/coûts de l'infrastructure suite à la mise en exploitation du tunnel de base du Loetschberg (TBL): 8 millions de francs/an de produits supplémentaires, 11 millions de francs/an de sur- coûts (indications d'après le plan d'activités TBL du BLS)

5042 – produits supplémentaires/coûts de l'infrastructure suite à la mise en exploitation du tunnel de base du Gothard (TBG): 35 millions de francs/an de produits supplémentaires, 20 millions de francs/an de sur- coûts (faute de données disponibles ad hoc, p. ex. un plan d'activités du TBG, les surcoûts et produits supplémentaires ont été estimés à l'aide des calculs du plan d'activités TBL du BLS: extrapolation sur la base des coûts/produits moyens par tronçon-kilomètre) – produits supplémentaires/coûts de l'infrastructure suite à la mise en exploitation des tunnels de base du Ceneri et du Zimmerberg: 12 millions de francs/an de produits supplémentaires, 10 millions de francs/an de surcoûts (estimation faite par analogie avec les calculs du plan d'activités TBL du BLS) – dernière prévision des coûts finals et date de mise en exploitation des projets FTP – capitalisation effectuée en principe selon les recommandations du manuel «Accounting» des CFF conforme au SWISS-GAP-FER, taux d'amortissement: superstructure 4 %, infrastructure 1,5 % – Input/hypothèses seulement pour le cas de référence – programme de construction FTP conforme à la planification, c.-à-d. réalisation de RAIL 2000, 2e étape 2011 à 2020, 2e phase du raccordement LGV jusqu'à 2014, 2e phase de la NLFA y c. tunnels de base du Zimmerberg et de l'Hirzel jusqu'à 2020 (cf. figure 6) – rémunération et remboursement des prêts FTP par les gestionnaires de l'infrastructure (durée des prêts: 10 ans) – Input/hypothèses seulement pour les mesures – programme de construction FTP: achèvement ou réalisation des projets en cours RAIL 2000 1re étape, première phase de la NLFA (TBL, TBG), raccordement LGV conformément au message du Conseil fédéral du 26 mai 2004, arrêté fédéral du 10 juin 2004 NLFA libération partielle de la deuxième phase (contient aussi le tunnel de base du Ceneri) – à partir du 1er janvier 2005, plus de prêts rémunérés aux chemins de fer, transformation des prêts précédemment alloués en

prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables et contributions à fonds perdu – les coûts d’excavation du tunnel sont financés à fonds perdu, c.-à-d. qu’ils ne sont plus activés Les variations ponctuelles par rapport au rapport sur les surcoûts du 7 avril 2004 se basent sur une actualisation de certaines données input et sur un examen général de la plausibilité des hypothèses et des calculs.

5043 Annexe 3 Principes de la simulation du fonds La simulation du fonds de l’OFT et de l’AFF se compose des éléments suivants: – bilan et compte de résultats du fonds FTP – recettes et prélèvements pour les projets FTP – conséquences sur les avances nécessaires du fonds, déclarations sur le respect de la limite des avances – évaluation pour chacun des projets FTP Avec l’aide du modèle, on a simulé approximativement les problématiques financières pertinentes du fonds FTP pour la période 1998 à 2030. De plus, la simulation du fonds contient les indices financiers exacts de chacun des projets FTP pour les années déjà écoulées (jusqu’à 2003 compris). Les résultats de la simulation pour les prochaines années se basent d’une part sur les recettes et les dépenses conformément au budget ou au plan financier, et d’autre part sur diverses hypothèses. Il est donc inévitable qu’ils comportent certaines incertitudes – qu’il est impossible de chiffrer avec exactitude. Pour mieux ordonner les résultats, toutes les hypothèses adoptées sont présentées ici. Les calculs se basent sur les données et hypothèses suivantes: – Bouclements des comptes du fonds FTP de 1998 à 2003 – Recettes et prélèvements, taux d’intérêt, renchérissement etc. en 2004 conformément au budget – Recettes et prélèvements, taux d’intérêt, renchérissement etc. de 2005 à 2008 conformément au budget et au plan financier du Conseil fédéral – Estimation des recettes de 2009 à 2030 – Estimation des recettes de 2009 à 2030 pour chacun des projets FTP conformément à la planification – Dernière prévision des coûts finals pour chacun des projets La simulation du fonds se base sur les hypothèses suivantes: – Taux d’intérêt à partir de 2009: 4,5 % – Renchérissement à partir de 2009: 2 % – Développements du PIB nominal: 3,5 %; PIB réel: 1,5 % – Taux de la taxe sur la valeur ajoutée jusqu’en 2006: 7,6 % – Taux de la taxe sur la valeur ajoutée de 2007 à 2009: 8,4 % – Taux de la taxe sur la valeur ajoutée à partir de 2010: 9,4 % Les hypothèses sur le taux d’intérêt et le renchérissement sont notamment très sensibles. En cas de variations par rapport aux valeurs des hypothèses adoptées aujourd’hui, la situation financière du fonds FTP pourrait se modifier profondément. Modifications par rapport au rapport du 7 avril 2004: cf. ch. 1.2.2.

5044 Annexe 4 Technique financière: mise en œuvre des mesures au fonds FTP, allocation des fonds à partir du 1er janvier 2005 Nouvelle réglementation pour RAIL 2000 Le Conseil fédéral détermine la forme de l’allocation des fonds aux chemins de fer pour le financement des projets FTP en se fondant sur l’art. 3 de l’arrêté sur RAIL 2000 et sur l’art. 14 de l’arrêté sur le transit alpin sous forme de conventions entre la Confédération et les chemins de fer ou les maîtres d’ouvrage. La convention en vigueur pour RAIL 2000 prévoit que les fonds alloués aux CFF pour la réalisation de RAIL 2000 seront transformés à la fin de l’année en prêts à intérêt variable conditionnellement remboursables à raison de trois quarts et en prêts remboursables portant intérêt au taux du marché à raison d’un quart. Le Conseil fédéral prévoit d’adapter aux nouvelles données la convention sur la forme d’allocation des fonds pour RAIL 2000. L’adaptation consiste à financer tous les projets sectoriels de la première étape de RAIL 2000 qui n’étaient pas encore décomptés lors de l’entrée en vigueur de la nouvelle réglementation par des contributions à fonds perdu pour la part des investissements non activables. Le reste des fonds sera alloué aux chemins de fer

sous forme de prêts sans intérêt. La seule exception concerne les intérêts intercalaires échus et activés sur les prêts remboursables. Dans le bilan des chemins de fer, ces prêts subiront une correction de valeur au moyen d'amortissements directs et doivent donc être financés à fonds perdu. Nouvelle réglementation pour la NLFA Au même moment, les conventions avec les maîtres d'ouvrage de la NLFA pour les ouvrages de l'axe du Loetschberg, du Saint-Gothard, le raccordement de la Suisse orientale ainsi que les aménagements de tronçons du reste du réseau seront adaptées du point de vue de la forme d'allocation des fonds. Ici aussi, on appliquera le principe selon lequel tous les investissements non activables seront financés par des contributions à fonds perdu, alors que la partie activable des investissements ne peut être financée que par des prêts sans intérêt. Dans les conventions de financement ad hoc pour la NLFA, les types de frais non activables pour les chemins de fer sont énumérés explicitement. Les investissements non activables comprennent les dépenses de l'excavation de tunnels ainsi que des dépenses similaires d'installations provisoires de chantier. Pour le tunnel de base, compte tenu de cette limitation, les dépenses pertinentes pour les amortissements s'élèvent à environ 50 % des coûts d'investissements. Après l'établissement du décompte final ou des décomptes partiels des investissements NLFA, le montant des contributions à fonds perdu sera harmonisé définitivement en fonction de la part des investissements non activables. D'éventuelles variations pourront être compensées par des écritures comptables entre contributions à fonds perdu et prêts conditionnellement remboursables.

5045 Conversion des prêts remboursables, portant intérêt, au 1.1.2005 Tous les montants en 1000 CHF; chiffres planifiés, état des prix: effectif ...contr. à fonds perdu ... prêts non rémunérés Contributions à fonds perdu NLFA 1, total 1ère phase 1'501'800 1'473'700 28'100 25'100 Surveillance du projet 0 Axe Lötschberg 784'000 784'000 Axe Gothard 664'600 664'600 Aménagement Surselva 0 Raccordement Suisse orientale 25'100 25'100 25'100 Aménagements St-Gall - Arth Goldau 0 Aménagements reste du réseau 28'100 28'100 Réserves 0 Rail 2000 1ère étape 988'100 0 988'100 0 Total 2'489'900 1'473'700 1'016'200 25'100 Vu les différentes possibilités de porter à l'actif les divers investissements FTP, la conversion des prêts remboursables, rémunérés au taux du marché, n'est pas la même pour tous les projets. Comme il n'est pas prévu d'activer les coûts du percement des tunnels de base, les prêts pour ces projets seront transformés en contributions à fonds perdu. Comme aucune contribution à fonds perdu n'a été octroyée avant le 1.1.2005 pour le raccordement de la Suisse orientale (contrairement au TBL et au TBG avec chacun 25%), 25% supplémentaires des coûts d'investissement seront convertis en contributions à fonds perdu (cf. ch. 2.4). Projet FTP Conversion des prêts non rémunérés dès le 1.1.2005 en... Conversion des prêts remboursables, portant intérêt, dès le 1.1.2005 en... Prêts portant intérêt, octroyés avant le 1.1.2005

5046 Annexe 5 Effets sur les liquidités de l'augmentation des amortissements du point de vue du compte des investissements des gestionnaires de l'infrastructure A l'observation du compte des investissements des gestionnaires de l'infrastructure, on constate que ce qui compte surtout, ce sont les effets de l'augmentation des dépenses d'amortissements sur les liquidités. Le besoin d'investissements est décisif pour les fonds alloués: si les indemnités augmentent, les prêts sans intérêt diminuent en contrepartie Pour leurs investissements dans l'infrastructure, les chemins de fer reçoivent d'une part des fonds d'amortissement et d'autre part, en règle générale, des prêts sans intérêt. Le besoin en prêts, par exemple dans la convention sur les prestations CFF, est le solde du besoin d'investissements convenu

pour quatre ans et les dépenses d'amortissement (y c. les investissements non activables, INA) de ces quatre ans conformément aux comptes prévisionnels. Concrètement, si les indemnités pour compenser les dépenses d'amortissement augmentent, le besoin de fonds d'investissements supplémentaires sous forme de prêts sans intérêt diminue. Si les indemnités dépassent le besoin d'investissements, les prêts précédemment alloués seront remboursés. Si la part de prêts d'un chemin de fer est dès aujourd'hui très faible, l'activation des grands projets financés par le fonds FTP peut avoir pour effet que les amortissements dépassent les besoins d'investissement. Dans ce cas, il en résulte quasiment un besoin en prêts négatif. Pour la Confédération, cela signifie que le versement des indemnités pour les amortissements doit être diminué du montant qui n'est pas nécessaire pour les investissements. Sur le plan comptable, cette compensation équivaut à un remboursement de prêts précédents.

5047 Annexe 6 Conséquences financières subdivisées par projets FTP Dans les conditions-cadres actuelles, le trafic ferroviaire ne peut pas couvrir ses coûts entièrement, comme il est indiqué au ch. 1.1.2. C'est pourquoi la Confédération, conformément à l'art. 49 de la loi sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) est tenue d'indemniser les coûts non couverts de l'amortissement et de l'exploitation des nouvelles infrastructures, ce qui grève lourdement et de plus en plus le compte financier de la Confédération. Le train de mesures prévu est destiné à pallier ce problème de trois manières: – Premièrement, le besoin d'indemnités de la Confédération augmentera moins au titre des coûts d'exploitation non couverts, puisque les comptes d'infrastructure des entreprises de chemin de fer ne seront pas grevés d'intérêts supplémentaires. – Deuxièmement, l'ajustement des règles de financement pour les tunnels ferroviaires – l'excavation de tunnels sera désormais financée par des contributions à fonds perdu – va tempérer la croissance du besoin d'indemnités de la Confédération au titre des amortissements. – Troisièmement, l'ajustement des règles de financement pour RAIL 2000 – la partie non activable des projets qui ne sont pas encore décomptés sera financée à partir de 2005 par des contributions à fonds perdu – va réduire le besoin d'indemnités de la Confédération au titre des amortissements. Concrètement les modifications proposées dans la comparaison entre cas de référence et mesures – réparties sur chacun des grands projets ferroviaires NLFA (tunnel de base du Loetschberg [TBL], tunnel de base du Gothard [TBG] et tunnel de base du Ceneri [TBC]), 1re étape de RAIL 2000 et 1re phase du raccordement LGV – se répercuteront de la manière suivante. Les indications sont données en valeurs arrondies, compte tenu des hypothèses mentionnées dans l'annexe 1.

5048 Comparaison entre cas de référence et mesures, effets sur le compte financier coûts subséquents répartis sur les grands projets ferroviaires suivants cas de référence, sans train de mesures (en millions de francs/ an), valeurs arrondies différence entre cas de référence et mesures (en millions de francs/ an), valeurs arrondies mesures, avec train de mesures (en millions de francs/an), valeurs arrondies

délestage (-)	imputation (+)	délestage (-)	imputation (+)	délestage (-)	imputation (+)	RAIL
2000	1re étape	(2005/2004)	(2005/2004)	(2005/2004)	frais d'exploitation	-39
					coûts financiers	35
					amortissements	125
					utilisation des produits supplémentaires (majoration de la contribution de couverture au prix du sillon)	-25

Total RAIL 2000 1re étape 160 – 60 100

tunnel de base du Loetschberg (2008/2006) (2008/2006) (2008/2006) frais d'exploitation  
1040 – 10 – coûts financiers

## **E. 15**

Loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic, RS 740.1.

4993 1.1.2.3 Fonds FTP La Confédération finance par le fonds FTP la modernisation et le développement de l'infrastructure La Confédération finance par le fonds FTP la vaste modernisation de l'infrastructure ferroviaire et son développement. Le 29 novembre 1998, le peuple et les cantons ont adopté l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP). Ce fonds, mis en vigueur rétroactivement au 1er janvier 1998, finance les grands projets suivants: – Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) – RAIL 2000 – Raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordement LGV) – Mesures contre le bruit des chemins de fer. Volume d'investissements de 30,5 milliards de francs (prix de 1995) Selon l'arrêté FTP, un volume d'investissements de 30,5 milliards de francs (prix de 1995) est prévu pour réaliser quatre grands projets ferroviaires. Le Parlement édicte une loi pour chacun d'entre eux et accorde un crédit d'engagement ad hoc. Ce faisant, il fixe le cadre des divers grands projets. L'annexe 1 contient un aperçu du volume des investissements (fonds libérés par l'arrêté fédéral, projets avec arrêté du Conseil fédéral, fonds encore ouverts). Financement du fonds par la RPLP, impôt sur les huiles minérales, TVA et marché des capitaux La Constitution fédérale dispose que les quatre grands projets ferroviaires sont financés par un fonds juridiquement dépendant, disposant de sa propre comptabili- té<sup>16</sup>. Selon la Constitution, nous pouvons utiliser les moyens financiers suivants pour alimenter le fonds: – tout au plus deux tiers du produit de la redevance poids lourds proportion- nelle aux prestations (RPLP dès 2001, RPLF jusqu'à l'an 2000 y compris) – fonds de l'impôt sur les huiles minérales pour couvrir 25 % des dépenses globales des lignes de base de la NLFA – 0,1 point de pourcentage de la TVA augmentée (à partir de 2001) – prêts levés sur le marché des capitaux et correspondant au maximum à 25 % des dépenses globales de la NLFA, de RAIL 2000 et du raccordement aux LGV.

## **E. 16**

Art. 196, ch. 3, al. 3, Cst., RS 101.

4994 La Confédération met à disposition les fonds prélevés sur le compte FTP – les chemins de fer et les maîtres d'ouvrage obtiennent en partie des prêts portant intérêt Selon le message sur le FTP, la Confédération offre aux gestionnaires d'infrastruc- ture les fonds nécessaires à la réalisation des projets FTP, cela sous trois formes<sup>17</sup>: – prêts à intérêt variable, conditionnellement remboursables, – contributions à fonds perdu, – prêts remboursables, portant intérêt aux conditions du marché. Pour financer les mesures, les fonds sont, en règle générale, accordés sous forme de prêts à intérêt variable, conditionnellement remboursables (en bref: prêts sans inté- rêt). Cela correspond aussi aux règles du financement des investissements, fixées à l'art. 20 de la loi sur les CFF. Les prêts levés sur le marché sont mis à la disposition des chemins de fer sous forme de prêts remboursables, portant intérêt (en bref: prêts à intérêt). Les contributions à fonds perdu sont accordées en principe pour les dépenses qui ne peuvent pas être passées à l'actif par les entreprises ferroviaires. Il s'agit de dépen- ses concernant les travaux de planification et la surveillance des projets qui ne peuvent pas être attribuées à un projet sectoriel déterminé. Ainsi, les constructions de chantier provisoires, les constructions en faveur de tiers ou les

mesures environnementales telles que les parois anti-bruit ne peuvent pas être portées à l'actif du bilan. Tant les prêts sans intérêt que les contributions à fonds perdu sont réévalués immédiatement dans le fonds. Durant les premières années, le fonds bénéficie d'avances jusqu'à concurrence de 4,2 milliards de francs. Durant les premières années, les recettes du fonds sont nettement inférieures aux dépenses pour les projets FTP et les intérêts passifs. Pour pouvoir malgré tout financer dans les délais les projets urgents tels que les tunnels de base de la NLFA, le fonds bénéficie d'avances de la part de la trésorerie fédérale. Les avances entraînent provisoirement un endettement du fonds et de la Confédération. Cet endettement est limité par le Parlement, étant donné qu'il a fixé une limite de 4,2 milliards de francs (prix de 1995) dans le règlement du fonds FTP<sup>18</sup>. Les avances cumulées du fonds ne devront pas dépasser 4,2 milliards de francs. Le fonds sera en vigueur jusqu'à ce que le programme de construction soit terminé et les avances remboursées. La gestion du fonds relève du Conseil fédéral et du Parlement. Dans le cadre de nos compétences selon l'art. 196, ch. 3, al. 2, Cst., nous décidons périodiquement dans quelle mesure les recettes de la RPLP alimenteront le fonds. La planification financière, sur laquelle nous nous fondons, garantit que les coûts des investissements seront couverts pendant une période de quatre ans, renouvelable. Lors de la planification du budget, nous informons le Parlement de la planification

#### **E. 17**

Cf. message du 26 juin 1996 sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics, p. 88. FF 1996 IV 648.

#### **E. 18**

Arrêté fédéral du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires, RS 742.140.

1995 financière ad hoc. Nous assurons une gestion fine à l'intérieur du fonds et nous informons régulièrement le Parlement de l'évolution du fonds. C'est sur cette base que l'Assemblée fédérale détermine chaque année, en même temps que le budget, les fonds qui seront affectés aux différents projets FTP. Cette allocation des ressources se fait sous formes d'un arrêté fédéral ordinaire. Auparavant, l'Assemblée fédérale approuve un crédit d'engagement pour chaque projet et décide ainsi de son ampleur. Par ailleurs, il lui incombe d'approuver la comptabilité du fonds. Projets FTP dans le cadre du volume global approuvé. Le tableau 2 indique comment le volume des investissements des divers grands projets ferroviaires s'est modifié par rapport au message FTP de 1996<sup>19</sup>. Dans l'ensemble, le volume global du FTP, adopté à raison de 30,5 milliards de francs, n'est pas encore épuisé selon les prévisions actuelles des coûts finals. Cela tient en partie au fait que l'on a investi dans la première étape de RAIL 2000 1,5 milliard de moins que prévu en 1995. Par ailleurs, le plafond des dépenses pour la lutte contre le bruit ne sera vraisemblablement pas entièrement épuisé, surtout en raison de nouvelles solutions techniques. La récapitulation permet de comparer les chiffres finals probables des divers grands projets (coûts finals au 30 juin 2004, compte tenu du renchérissement depuis 1995, sans marges de risques) aux valeurs mentionnées dans le message FTP de 1996. Comme il s'agit de prévisions, les montants effectifs peuvent diverger des valeurs figurant dans le tableau. Cela étant, il n'est pas encore possible d'indiquer dans quelle mesure le volume global du FTP (30,5 milliards de francs, prix de 1995) sera entièrement utilisé à la fin de sa durée. Les chiffres du message FTP de 1996 ne peuvent que partiellement être comparés aux chiffres actuels. Dans

l'intervalle, l'impôt sur le chiffre d'affaires (ICHA) a été remplacé par la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Par ailleurs, les divers grands projets ont été adoptés à différentes dates, de sorte qu'ils ne reposent pas sur les mêmes prix. Les valeurs du tableau 2 tiennent compte de ces faits. Des indications détaillées figurent à l'annexe 1.

### **E. 19**

FF 1996 IV 648

4996 Tableau 2 Modifications du volume global du FTP (prix de 1995, tous les investissements en milliards de francs)

1 2 3 4 = 3-2

Chiffres FTP, y c. ICHA; Renchérisse- ment NLFA, calculé avec le ZIW Chiffres FTP hors ICHA; Renchérisse- ment NLFA, calculé avec le NIR Coûts finals probables au 30.6.2004, hors TVA Changements par rapport aux chiffres FTP Grand projet

RAIL 2000 13.40 12.95 11.47 -1.47 NLFA 13.60

### **E. 20**

FF 1986 I 81

### **E. 21**

FF 1990 II 1015

### **E. 22**

FF 1996 IV 727

5004 au sein du trafic routier et à la grande compétition entre le rail et la route. Cela a conduit à une véritable érosion des prix dans le transport international des marchandises. Ici aussi, la mise en œuvre tardive d'une vaste concurrence et la difficile élimination des problèmes de qualité du trafic ferroviaire marchandises international entravent la compétitivité du rail. Les autres facteurs de risque pour la rentabilité des infrastructures de transport ayant une très longue durée de vie sont les coûts finals de chaque projet, la date de la mise en service et l'évolution des transports et de l'économie. La planification actuelle de la NLFA repose sur les prévisions de transport de 1995 du Centre saint-gallois de perspective. De nombreux indices laissent supposer que ces prévisions devront être revues à la baisse, étant donné l'affaiblissement général de la croissance économique en Europe, la tendance à fabriquer des marchandises moins lourdes, mais de grande valeur, ainsi que les répercussions de l'élargissement de l'Europe à l'Est, qui restent difficiles à estimer. Conflit d'objectifs entre la rentabilité de la NLFA et l'objectif du transfert du trafic marchandises à travers les Alpes Notons qu'il existe un conflit d'objectifs entre le transfert du trafic marchandises à travers les Alpes, mentionné dans la loi ad hoc, et la rentabilité de la NLFA. La NLFA entraîne sans aucun doute des gains de productivité considérables pour les entreprises de transport ferroviaire. La Confédération pourrait en profiter intégralement en percevant des prix de sillons plus élevés et en augmentant au maximum le rendement de la NLFA. Un tel relèvement des prix des sillons porterait néanmoins atteinte au transfert du trafic routier des marchandises à travers les Alpes, ancré dans la constitution. Ces prix plus élevés affaibliraient sensiblement la compétitivité du rail vis-à-vis de la route. Les augmentations prévues de la RPLP, qui représentent de nouveaux pas importants vers des conditions de concurrence plus équitables entre la route et le rail, ne modifieront la situation

que dans une mesure limitée. Il faudra néanmoins de plus grands efforts au niveau européen pour atteindre l'objectif du transfert et assurer la rentabilité de la NLFA, telle qu'elle était prévue à l'origine. Bien que les projets FTP aient de bonnes chances à long terme, le Conseil fédéral estime que des mesures doivent être prises à moyen et à long terme, on a encore tout à fait la possibilité d'obtenir à nouveau des prix plus élevés avec de meilleures conditions-cadres. La rentabilité de la nouvelle infrastructure ferroviaire peut augmenter. Mais on n'entrevoit pas actuellement un revirement de tendance. C'est pourquoi nous estimons que des mesures sont nécessaires. Les dépenses supplémentaires pour les amortissements, l'exploitation et l'entretien, décrites au ch. 1.1.4, se produiront lors de la mise en service de la nouvelle infrastructure ferroviaire (pour la première fois en 2005 ou 2007). Par le présent projet, nous demandons que des solutions soient prises assez tôt à propos des difficultés qui s'annoncent au chapitre du financement.

5005 1.1.6 Rapports avec d'autres dossiers des transports publics Message sur l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse et la garantie des tracés des tronçons NLFA différés Afin d'actualiser les bases de planification de l'axe nord-sud, nous soumettons au Parlement le message précité parallèlement au présent message. L'analyse de capacité comprend non seulement les éléments NLFA différés, mais aussi la mise à jour de la variante «montagne» pour le canton d'Uri, variante qui a reçu notre accord de principe en juin 2002, et celles des accès nord et sud de la NLFA. Le crédit nécessaire pour l'actualisation des bases de planification servira à financer les travaux suivants: – localiser les goulets d'étranglement des axes de transit nord-sud du réseau ferroviaire suisse, – analyser les zones-frontière de Bâle et de Chiasso et – mettre à jour le tracé de la NLFA dans le canton d'Uri («tracé souterrain», de manière à atteindre le niveau de détail d'un avant-projet. Le crédit servira également à acheter le terrain nécessaire aux tronçons NLFA différés. Nous nous prononcerons en automne 2004 sur le message concernant l'analyse de la capacité des axes nord-sud. Celui-ci sera présenté ensuite au Parlement, qui s'en occupera vraisemblablement d'ici au printemps 2005. En 2007/2008, nous mettrons en consultation le projet du futur développement des grands travaux ferroviaires, lequel reposera sur l'examen global, sous l'angle de la politique des transports, de l'extension du réseau ferroviaire suisse (cf. ch. 1.2.4). La variante «montagne» de la NLFA dans le canton d'Uri ne sera pas traitée dans cet examen global, car elle ne fait pas partie du paquet FTP; elle dépasserait le cadre financier de 30,5 milliards de francs, fixé par l'arrêté FTP. Les résultats de l'analyse des zones frontière de Bâle et de Chiasso et des goulets d'étranglement sur l'axe nord-sud peuvent fournir des indices sur les futures évolutions importantes du réseau ferroviaire suisse. Les conclusions qui en découleront sur les projets à financer éventuellement par le fonds FTP seront évaluées en 2007/2008 dans le cadre du projet qui sera mis en consultation à propos du futur développement des grands projets ferroviaires. Réforme des chemins de fer 2 La deuxième étape de la réforme des chemins de fer vise à revoir le financement ordinaire de l'infrastructure ferroviaire. Le fonds FTP n'est pas pris en considération dans ce contexte, car il représente un financement spécial. La réforme tend aussi à d'autres objectifs: assurer un accès non discriminatoire au réseau et garantir par la loi l'égalité de traitement des entreprises de transport. La réforme des chemins de fer 2 doit, dans le cadre de cette égalité de traitement, introduire pour tous les chemins de fer l'instrument de la convention sur les prestations.

5006 La consultation ouverte à propos de ce projet est terminée et le message ad hoc est en cours d'élaboration. Il est prévu que nous le traitons pendant le premier semestre 2005. La

réforme des chemins de fer 2 n'a pas de rapports directs avec les modifications du financement des projets FTP. Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF Dans le cadre de la convention sur les prestations, la Confédération et les CFF conviennent tous les quatre ans des objectifs de l'entreprise à moyen terme et du cadre financier du développement de l'infrastructure (cf. ch. 1.1.2.2). La Confédération commande aux CFF, par la convention, les prestations relatives à l'infrastructure. La convention pour les années 2003 à 2006 est valable actuellement. La prochaine convention portera sur les années 2007 à 2010. Les entretiens nécessaires à ce sujet entre la Confédération et les CFF seront ouverts au début de 2005. La convention qui sera ainsi négociée sera présentée au Parlement, pour décision, durant l'année 2006. Le développement de l'infrastructure qui sera fixé dans la convention sur les prestations 2007–2010 servira de base aux programmes qui seront à prendre en considération pour le projet mis en consultation en 2007/2008 à propos du futur développement des grands projets ferroviaires. Dopo AVANTI, trafic d'agglomération Le «contre-projet AVANTI» ayant été rejeté, les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats ont chargé le DETEC d'élaborer des solutions sur les problèmes urgents qui se posent en matière de transports, surtout dans les agglomérations. La question des fonds supplémentaires nécessaires notamment pour le trafic d'agglomération et la construction des routes nationales se place au centre des considérations. Le projet à mettre en consultation sera élaboré durant l'hiver 2004/2005. Nous nous prononcerons sur le message ad hoc en été 2005. La mise en vigueur est prévue pour la fin 2006. Les décisions concernant les financements des projets qui pourront être prises dans le cadre de la solution à élaborer pourront avoir des répercussions sur les projets qui seront examinés en 2007/2008 en vue du développement futur des grands projets ferroviaires.

### 1.2 Nouvelle réglementation proposée

#### 1.2.1 Objectifs du projet

Le Conseil fédéral propose une solution équilibrée sur le plan de la politique des transports et de la politique des finances La nouvelle réglementation que nous proposons constitue une solution équilibrée au niveau des politiques des transports et des finances. Outre les effets financiers, le projet indique donc les conséquences que les mesures auront sur les transports: le

5007 Parlement disposera d'une base de décision lui permettant de peser les répercussions politiques et financières. Délester le compte financier de la Confédération Le principal objectif du projet est de délester le compte financier de la Confédération, sans compromettre pour autant la mise en œuvre d'une politique durable des transports. Pour financer les projets FTP, on établira un mécanisme supportable à long terme qui tiendra compte également des répercussions des nouvelles infrastructures sur le compte financier de la Confédération. Par ailleurs, on continuera de garantir les liquidités et, partant, la base financière des chemins de fer. Garantir les projets prioritaires sous l'angle de la politique des transports Compte tenu des objectifs de la Suisse en matière de politique des transports, nous souhaitons garantir la capacité du réseau ferroviaire tout en permettant la réalisation des projets prioritaires sur le plan des transports et de la politique ad hoc, même si les finances fédérales se trouvent dans une situation difficile.

#### 1.2.2 Mesures de financement

Comme les chemins de fer ne pourront ni rémunérer ni rembourser – du moins dans les 20 à 30 années à venir – les prêts FTP portant intérêt, nous recommandons l'application des mesures suivantes: Ne plus accorder de prêts à intérêt A partir du 1er janvier 2005, la Confédération n'accordera plus aucun prêt remboursable et portant intérêt pour les projets FTP des chemins de fer. Les fonds levés sur le marché des capitaux, qui correspondent au maximum à 25 % des investissements (cf. ch. 1.1.2.3) seront désormais supprimés. Entre

2005 et 2022, le fonds subira donc une diminution de recettes équivalant à 6 milliards de francs. C'est uniquement dans le cadre du raccordement aux LGV que des prêts à intérêt variable, remboursables, pourront encore être octroyés pour le pré-financement de mesures en Allemagne<sup>23</sup>. Les prêts actuels qui portent des intérêts seront convertis en avances. Les prêts FTP à intérêt que la Confédération a accordés aux chemins de fer pour la NLFA et la première étape de RAIL 2000 seront repris par le fonds le 1er janvier 2005 et seront transformés en une avance. De ce fait, la Confédération exonérera les gestionnaires d'infrastructure des CFF et du BLS de l'obligation de rémunérer et de rembourser les prêts FTP. Selon la planification actuelle, près de 2,5 milliards de francs (prix de 2004) de prêts FTP portant intérêt auront été accordés d'ici au 1er janvier 2005. Au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, les prêts à intérêt effectivement accordés seront convertis. Le montant qui sert de base aux calculs ci-après repose sur la planification actuelle et peut s'écarter du montant à convertir effectivement.

### E. 23

Cf. message du 26 mai 2004 sur la loi fédérale concernant le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, art. 8, let. b, du projet de loi; FF 2004 IV 3591.

5008 Pour les chemins de fer, la conversion se fait soit en prêts sans intérêt, soit en contributions à fonds perdu, suivant la possibilité de mettre les coûts d'investissement au bilan. Etant donné que le percement des tunnels ne pourra plus être activé, les prêts FTP octroyés pour les tunnels de base et portant intérêt seront transformés en contributions à fonds perdu. Les maîtres d'ouvrage ne pourront plus faire valoir sur ces fonds la déduction au titre de l'impôt préalable. Cela étant, des paiements supplémentaires devront être effectués pour la TVA. Augmenter la limite des avances à 8,1 milliards de francs La limite des avances sera dorénavant augmentée de 3,9 milliards pour atteindre 8,1 milliards (prix de 1995) (voir tableau 3). Ce faisant, la Confédération garantit que les mesures proposées seront appliquées, les grands projets en cours (tunnels de base du Loetschberg et du Saint-Gothard) terminés et les nouveaux projets prioritaires (1re phase du raccordement aux LGV, tunnel de base du Ceneri) mis en chantier. L'endettement du fonds FTP sera limité par la même occasion. Le fonds remboursera plus tard ces avances supplémentaires. La nouvelle limite des avances se compose comme suit (cf. tableau 3).

Mesure	Effets sur la limite des avances (en milliards de francs)
Limite actuelle des avances	4,2
Au 1er janvier 2005, transformer en avances les prêts rémunérés alloués	+2,3
Paiement a posteriori de la taxe sur la valeur ajoutée lors de la transformation des prêts rémunérés en contributions à fonds perdu	+0,2
Augmentation de la limite des avances pour les projets en construction (tunnel de base du Gothard, tunnel de base du Loetschberg)	+0,6
Augmentation de la limite des avances pour la 1re phase du raccordement LGV et du tunnel de base du Ceneri	+0,4
Renonciation au remboursement des versements RPLP diminués par le PAB03	+0,2
Marge de sécurité du fonds (Gap)	+0,2
<b>Nouvelle limite des avances</b>	<b>8,1</b>

Ces calculs sont fondés sur le volume d'investissements de la 1re phase du raccordement LGV de 665 millions de francs (prix de 2003), comme nous le prévoyons dans notre message du 26 mai 2004 sur la loi fédérale relative au raccordement LGV. Selon le crédit supplémentaire que le Parlement a libéré le 10 juin 2004 pour la NLFA, les coûts finals probables du Ceneri sont estimés à 2 milliards de francs (prix de 1998).

5009 Par rapport au rapport du 7 avril 2004, la limite des avances doit être augmentée pour les raisons suivantes: – Les données sur les recettes et les prélèvements ont été actualisées. – Le paiement a posteriori de la TVA, qui sera nécessaire en raison des nouveaux mécanismes de financement, a, pour la première fois, été pris en considération. – On renonce dorénavant au remboursement des fonds RPLP retenus dans le cadre du PAB 03. – Dans l'intervalle, quelques paramètres ont été adaptés dans la simulation du fonds.

Renoncer au remboursement des fonds de la RPLP retenus dans le cadre du PAB 03 Dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2003 (PAB 03), le Parlement a décidé d'utiliser une partie du produit net de la part fédérale à la RPLP pour financer les coûts non couverts de la circulation routière, pris en charge par la Confédération. Cela étant, le versement dans le fonds FTP a été réduit de 2004 à 2007, notamment de 325 millions en tout entre 2004 et 2006. Par la même occasion, le Parlement a néanmoins prévu que les fonds RPLP retenus entre 2004 et 2006 seront à nouveau crédités au fonds FTP d'ici à 2009. Malgré le PAB 03, les finances fédérales sont toujours surchargées structurellement. Les besoins d'assainissement oscillent entre un et deux milliards de francs par année entre 2005 et 2008. Dans le cadre de la planification de la législature 2003 à 2007, nous avons estimé que l'équilibrage des finances fédérales constitue un objectif prioritaire. Par conséquent, le programme d'allègement budgétaire 2004 (PAB 04) sera présenté au Parlement vers la fin de cette année. Le remboursement des fonds RPLP retenus dans le cadre du PAB 03 se traduit par une surcharge pour les finances fédérales. Etant donné que le besoin d'assainissement persiste, nous sommes d'avis que l'obligation de rembourser est insupportable. Nous demandons donc la suppression de cette obligation. A l'origine nous voulions demander au Parlement que l'obligation soit abrogée dans le cadre du PAB 04. Ce message ne sera transmis au Parlement que vers la fin de cette année. La question du remboursement influence toutefois directement le nouveau montant de la limite des avances. Pour pouvoir prendre cette décision sur la base de données complètes, nous proposons déjà dans le présent message que l'obligation de rembourser soit supprimée. Réduire le plus possible l'endettement du fonds, régler le remboursement A partir de la fin de 2010, la Confédération renoncera à adapter la limite des avances au renchérissement. Dès 2015, 50 % des recettes du fonds seront utilisées pour rembourser les avances. Par la première mesure, nous limitons encore le nouvel endettement du fonds. Au cas où l'indexation du fonds serait prolongée au-delà de l'année 2010, l'augmentation des moyens financiers atteindrait 600 millions de francs si le renchérissement supposé se montait à 2 % par année jusqu'en 2015. Ce montant n'est pas absolument nécessaire pour réaliser dans les délais les projets FTP prioritaires. La limite des avances sera plafonnée dès la fin de 2010; elle ne sera donc plus adaptée au renchérissement. De ce fait, la marge de manœuvre disponible pendant les années

5010 rissement. De ce fait, la marge de manœuvre disponible pendant les années 2011 à 2014 pour réaliser les autres projets FTP sera encore plus limitée. La deuxième mesure définit une réglementation obligatoire pour le remboursement des avances. Cela conduit à une modification de la construction actuelle du fonds: la limitation de l'endettement a jusqu'ici été fixée uniquement par le biais de la limite des avances. Si le fonds subit une perte, il peut bénéficier d'avances jusqu'à cette limite. S'il réalise un gain, il rembourse les avances. La nouvelle réglementation prévoit que cette limite sera remplacée dès 2015 par un mécanisme de remboursement. Les dépenses des projets devront obligatoirement être couvertes par les recettes courantes du fonds. Dès ce moment, les avances seront réduites progressivement et il ne sera plus possible d'en accorder. En cas de retards des travaux ou

d'autres événements imprévisibles, le Conseil fédéral pourra prolonger les délais précités de deux ans au maximum. Le percement des tunnels sera dorénavant financé par des contributions à fonds perdu. La pratique actuelle en matière d'activation au bilan sera conservée en principe. Les gestionnaires d'infrastructures seront tenus d'y activer toutes les dépenses activables des projets FTP, dès leur mise en service. Font exception les éléments d'installations qui seront financés par des contributions à fonds perdu. A l'avenir, la Confédération spécifiera les règles de financement des tunnels ferroviaires: dès le 1er janvier 2005, la Confédération financera à fonds perdu toutes les dépenses liées au percement des tunnels ou à l'excavation du profil. Les tunnels de base de la NLFA sont notamment touchés par cette mesure. Selon les estimations de l'OFT, 50 % des investissements globaux seront dorénavant financés à fonds perdu. Cette réglementation, élaborée en fonction de genres de coûts bien définis, sera établie dans le cadre des conventions conclues avec les sociétés des maîtres d'ouvrage. Cette mesure réduit la valeur des immobilisations et, partant, le montant des dépenses subies par les gestionnaires d'infrastructure au titre des amortissements. Elle se justifie, parce qu'il ne sera vraisemblablement pas nécessaire d'excaver à nouveau les tubes des tunnels. C'est pourquoi il ne faudra pas, pour cette infrastructure, mettre des fonds à disposition pour de futurs renouvellements (par le biais des amortissements). A l'avenir, les investissements non activables de RAIL 2000 seront financés à fonds perdu. Dans le cadre du présent projet, la modification de l'arrêté concernant le projet RAIL 2000 permettra dorénavant d'allouer aussi des contributions à fonds perdu pour réaliser RAIL 2000. Pour les projets partiels de RAIL 2000 qui ne feront l'objet de décomptes qu'à partir du 1er janvier 2005, la part des investissements non activables sera financée par des contributions à fonds perdu. De la même manière, les intérêts intercalaires survenus sur les prêts FTP remboursables et activés jusqu'à la fin de 2004 seront financés après coup à fonds perdu, afin qu'ils puissent être réévalués dans le bilan au moyen d'amortissements directs.

5011 La réglementation légale sur les besoins d'investissement dépassant les fonds d'amortissement sera introduite. Comme par le passé, la gestion fine des investissements d'infrastructure dans le cadre du budget ordinaire se fera par le biais de la convention sur les prestations avec les CFF ou dans le cadre de conventions signées avec les chemins de fer privés aux termes de l'art. 56 LCdF. Grâce à ces instruments, la Confédération fixera les besoins d'investissement qu'elle financera en faveur des gestionnaires d'infrastructure. Si ces derniers disposaient provisoirement de plus de liquidités que ce qui est nécessaire pour couvrir les besoins d'investissement, ils devraient rembourser avec ces fonds les prêts accordés précédemment au moyen du compte financier de la Confédération. Le texte précis de la réglementation sera fixé dans le cadre de la convention sur les prestations. Par cette mesure, la Confédération garantira que la planification du budget ordinaire continuera d'être axée sur les besoins d'investissements reconnus et ne découlera pas des amortissements en forte augmentation consécutifs à la mise en service des projets FTP. Nous souhaitons insérer dans la loi ce mécanisme de compensation pour améliorer la transparence dans la LCdF et la LCFE. Les explications concernant l'application technique de ces mesures et l'octroi des fonds à partir du 1er janvier 2005 figurent à l'annexe 4.

### 1.2.3 Mesures de gestion dans le budget ordinaire

Comme nous l'avons exposé, les coûts subséquents directs des nouvelles infrastructures (exploitation et amortissements) entraînent pour la Confédération des surcoûts calculables, mais qui ne peuvent guère être influencés. Pourtant, la Confédération peut déléster le compte financier. Les mesures suivantes sont nécessaires à ce propos. Les besoins d'investissements financés par le

budget ordinaire doivent être axés davantage sur le maintien de la capacité de production du réseau existant. Les besoins d'investissements financés par le budget ordinaire doivent être fixés de manière plus restrictive. Dorénavant, aucun grand projet visant à accroître la capacité ne doit plus être financé par le budget ordinaire via la convention sur les prestations. Les financements en question devront dorénavant se faire par le fonds FTP ou via le budget ordinaire par des financements spéciaux clairement définis. Le financement ordinaire doit être axé davantage sur la convention sur les prestations, afin que l'infrastructure existante conserve la même capacité de production. Les extensions ponctuelles du réseau et les petits projets d'augmentation de la capacité (mais surtout les projets technologiques tels que l'ETCS) pourront aussi faire l'objet de conventions sur les prestations. Cette mesure touche notamment les CFF. Nous proposons d'adapter en conséquence la définition du plafond des dépenses dans la LCFE. Intensifier la gestion du financement de l'infrastructure Nous intensifierons le contrôle du financement de l'infrastructure dans le cadre des réglementations légales existantes. Par ailleurs, la Confédération revalorisera sa surveillance du maintien de la capacité de production à l'aide d'audits spécifiques et

5012 de sondages. Cela est possible dans le cadre de ses compétences actuelles. La mesure vise à garantir une capacité suffisante même en période de vaches maigres. Les coûts à la charge de la Confédération et des chemins de fer ne devront pas dépasser un seuil raisonnable. Prélever les produits supplémentaires des transports en augmentant les prix des sillons La mise en service de grandes parties de la première étape de RAIL 2000 au 12 décembre 2004 permettra d'améliorer nettement l'offre du trafic longues distances. Il en résultera des recettes supplémentaires pour ce trafic. Etant donné que la contribution de couverture fait partie du prix du sillon, il sera possible d'imputer aux entreprises de transport, en sus du prix minimal, une contribution de couverture des coûts fixes d'infrastructure. Etant donné les améliorations éventuelles des résultats des opérateurs du trafic longues distances, l'OFT fixera le 12 décembre 2004 le nouveau montant de la contribution de couverture<sup>24</sup>. Il tiendra compte de la solvabilité des divers trafics à moyen terme. La mesure déléstera le budget ordinaire de la Confédération en réduisant les indemnités de l'infrastructure, mais diminuera aussi les possibilités de gain ou la marge de manœuvre d'investissement des opérateurs du trafic longues distances. Pour les autres étapes de l'offre, il faudra revoir chaque fois la contribution de couverture des différents trafics.

#### 1.2.4 Gestion du fonds FTP

Le fonds FTP sera grevé lourdement par le train des mesures Le fonds FTP sera grevé lourdement par le train de mesures proposées. D'une part, le fonds perdra une source de recettes, étant donné que les prêts portant intérêt seront supprimés à partir de 2005. D'autre part, les prêts à intérêt, remboursables, accordés jusqu'ici seront transformés en avances. Le fonds devra rembourser plus tard cette «augmentation de la dette». Ces deux mesures diminuent la marge de manœuvre financière du fonds. La situation financière de ce dernier est présentée au ch. 1.3.2. En conséquence, nous proposons que les mesures suivantes soient prises pour améliorer la gestion du fonds FTP. Examen général des projets FTP non encore décidés ou non encore prêts à être mis en chantier et autres projets ferroviaires; projet à mettre en consultation en 2007/2008 Tous les projets restants qui ne sont pas encore prêts à être mis en chantier – 2e phase de la NLFA 1 (tunnels du Zimmerberg et de l'Hirzel), 2e phase du raccordement aux LGV et 2e phase de RAIL 2000 – seront soumis à un examen général. En 2007/2008, nous mettrons en consultation un nouveau projet sur la future évolution de tous les grands projets ferroviaires précités. Le crédit-cadre prévu initialement pour les projets FTP (30,5

milliards de francs, prix de 1995) servira de base au projet qui sera présenté en 2007 ou en 2008.

#### **E. 24**

Selon l'art. 9, al. 3, de la loi sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) et art. 20, al. 2, let. B, de l'ordonnance sur l'accès au réseau (OARF, RS 742.122).

5013 Pour le moment, les projets suivants ne sont pas financés par le compte financier de la Confédération: liaison Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) à Genève, ligne transversale Zurich Löwenstrasse (gare souterraine de Zurich) et projet de chemin de fer Mendrisio–Varese FMV (liaison Stabio–Arcisate). Ils doivent être intégrés dans l'examen global si leur financement ne peut pas être garanti par le compte financier. Ces projets pourraient alors être financés par le fonds FTP. Les adaptations juridiques éventuellement nécessaires à ce propos devraient être opérées dans le cadre du projet mis en consultation en 2007/2008 à propos du futur développement des grands projets. Les travaux pour le projet en question pourront être financés par les fonds de planification réservés à la deuxième étape de financement de RAIL 2000, au raccordement aux LGV et à l'analyse de la capacité des axes nord-sud. Le projet mis en consultation en 2007/2008 est cohérent du point de vue de la politique des finances et des transports. La date fixée pour l'ouverture de la consultation est judicieuse du point de vue de la politique des finances et des transports. D'une part, vu les mesures proposées, le fonds FTP ne disposera à nouveau d'une marge de manœuvre financière pour les nouveaux projets qu'à partir de 2010/2011. D'autre part, la révision qui sera opérée en 2007/2008 pourra tenir compte d'importantes évolutions des transports: – répercussion de l'évolution européenne (p.ex. élargissement de l'Union européenne à l'Est, paquets ferroviaires de l'UE, processus de concentration dans le marché des transports ferroviaires) – effet de la mise en vigueur de la 1re étape de RAIL 2000 – effet de la politique de transfert et de l'augmentation de la RPLP – év. premiers effets de la mise en service du tunnel de base du Loetschberg – évolution au tunnel de base du Saint-Gothard (date de la mise en service, risques géologiques, évolution des coûts) – mise en vigueur de la réforme des chemins de fer 2 – éventuelle nouvelle approche pour le trafic d'agglomération – ampleur et aménagement des conventions 2007 à 2010 sur les prestations entre la Confédération, les CFF et les autres entreprises de transport (approbation par les Chambres en 2006) – évolutions dans les secteurs de la route et de l'aviation. Objectifs du projet mis en consultation en 2007/2008 Pour la consultation ci-dessus, nous soumettrons tous les projets FTP non encore prêts à être mis en chantier et les autres projets ferroviaires non encore financés (trafics voyageurs et marchandises) à une évaluation globale sur le plan de l'économie nationale, de l'économie d'entreprise et des transports. Nous fondant sur cette analyse, nous soumettrons au Parlement un projet concernant les projets qui pourront être réalisés avec les ressources résiduelles disponibles du fonds FTP. Nous indiquerons quels projets doivent être réalisés en priorité, quels projets prévus jusqu'ici doivent être abandonnés et nous fournirons les bases légales nécessaires en l'occurrence.

5014 Prendre en compte les conditions-cadres économiques, financières et de politique des transports Le projet relatif à la future évolution des grands projets ferroviaires tiendra compte des conditions-cadres prévisibles sur le plan de l'économie, des finances et des transports. Les points suivants auront une importance particulière: interfaces avec les conventions sur les prestations pour les années 2007 à 2010, nouvelles mesures fédérales pour soutenir financièrement les mesures d'infrastructure dans les agglomérations et mettre en œuvre l'article constitutionnel sur les Alpes et réalisation des projets FTP en

cours tels que la NLFA, la première phase du raccordement aux LGV, la première étape de RAIL et la lutte contre le bruit des chemins de fer. Le projet qui sera élaboré sur le futur développement des grands projets ferroviaires reposera sur la politique globale des transports de la Confédération. Il sera établi en tenant compte de tous les modes de transport et sera axé sur les objectifs, principes et stratégies du plan sectoriel en cours d'élaboration. Lors de l'appréciation des mesures, les coûts subséquents et les aspects régionaux seront pris en compte. Si la Confédération ne peut financer à long terme ni les coûts d'exploitation ni les coûts subséquents des nouvelles infrastructures, il y aura lieu, éventuellement, de redimensionner tout le volume du fonds FTP.

### 1.2.5 Autres mesures

L'allègement de l'infrastructure permet de réduire la charge financière que supporte la Confédération en raison des indemnités d'infrastructure. Lors des futures extensions de l'infrastructure, il faudra vérifier quelles infrastructures existantes restent nécessaires malgré les nouveaux projets et où il est possible, éventuellement, de procéder à des désinvestissements (p.ex. tronçons parallèles à de nouvelles infrastructures). Il y aura lieu d'examiner également si des normes simplifiées peuvent être appliquées sur des lignes peu fréquentées.

## 1.3

### Motivation et évaluation des mesures proposées

Les mesures proposées permettent d'atteindre les objectifs en matière de transports et de finances. Les mesures proposées nous permettent d'atteindre les objectifs cités au ch. 1.2.1. Les solutions proposées tiennent compte de manière équilibrée de ces objectifs aussi bien en matière de politique des transports que de politique financière. Notre proposition – allège le compte financier de la Confédération, – limite le nouvel endettement de la Confédération et assure le remboursement des dettes grâce au nouveau mécanisme de financement, – garantit les investissements nécessaires pour maintenir la qualité et la capacité du réseau ferroviaire existant, – consolide les liquidités des chemins de fer, – établit un mécanisme de financement pour les projets FTP qui soit stable à long terme,

5015 – assure que les projets en cours de construction ne soient pas menacés et que les projets prioritaires, tels que la 1<sup>re</sup> phase du raccordement LGV ou le tunnel de base du Ceneri, soient réalisés dans les délais impartis, – crée les conditions préalables pour que les transports publics puissent, à l'avenir également, par des aménagements mesurés et ciblés, remplir leur fonction dans l'intérêt d'une politique des transports durable. Parallèlement, la nouvelle réglementation que le Conseil fédéral propose entraînera des retards et des renoncements tant dans le domaine des transports que des finances. En ce qui concerne la réalisation des objectifs définis dans l'arrêté FTP, ils seront en partie échelonnés dans le temps (les mesures d'assainissement phonique ne sont pas concernées), et la Confédération devra s'endetter provisoirement dans une mesure tolérable. Le premier point aura pour conséquence que les transports publics ne pourront pas absorber la mobilité croissante dans la mesure initialement prévue. Le deuxième point aura pour conséquence que le fonds FTP durera 5 à 8 ans de plus.

### 1.3.1 Répercussions sur le compte financier de la Confédération

Le compte financier sera allégé ... Les nouvelles réglementations relatives au remboursement et à la rémunération des prêts FTP sont déterminantes pour le compte financier de la Confédération, de même que les adaptations de la pratique d'amortissement des tunnels, l'augmentation des contributions de couverture allouées au trafic des voyageurs longues distances. Toutes les mesures allègent le compte de résultats des gestionnaires d'infrastructure et réduisent ainsi les indemnités requises de la Confédération. En outre, la renonciation au remboursement des fonds RPLP retenus allégera aussi son compte financier. ... par la rémunération et le remboursement des prêts portant intérêt via le fonds FTP. Au lieu de passer par le compte de fonctionnement des entreprises ferroviaires, les

intérêts et le remboursement des prêts FTP se feront par le fonds FTP. De cette manière, les dépenses passeront du compte financier au fonds FTP. En 2005, le compte financier sera allégé de 35 millions de francs, de 75 millions par an en 2010 et de 110 millions de francs de plus par an avec la mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard. ... par des modifications du financement du percement des tunnels Le fait de renoncer à activer les dépenses en rapport avec l'excavation des tunnels permet également de réduire les frais. Les actifs immobilisés – et avec eux les amortissements que doivent effectuer les gestionnaires d'infrastructure – s'en trouveront diminués. Les coûts non couverts relatifs à l'infrastructure baisseront, et donc le besoin en indemnités de la Confédération. ... par l'augmentation des prix des sillons En outre, des recettes supplémentaires viendront diminuer le besoin d'indemnité de la Confédération: celles que les gestionnaires d'infrastructure pourront générer en augmentant les prix des sillons dans le trafic de voyageurs longues distances. Cette

5016 mesure allégera le compte financier de la Confédération de quelque 25 millions de francs par année dès 2005. ... par la renonciation au remboursement des fonds RPLP retenus au titre du programme d'allègement 2003 Les fonds RPLP retenus sur la base du PAB 03 ne doivent pas être réaffectés au fonds FTP. Cela étant, le compte financier de la Confédération sera allégé de 325 millions en 2008 et en 2009. Les mesures font partie du programme d'allègement 2004 Les mesures précitées font partie du programme d'allègement budgétaire 2004. Les décisions matérielles à ce sujet ne seront toutefois pas prises en même temps que le PAB 04, mais avec le présent message, à l'exception de l'épuisement des recettes supplémentaires, qui est planifié par une augmentation de la contribution de couverture du trafic voyageurs. Les allègements des finances fédérales liés à ce contexte seront imputés au PAB 04. Les articles suivants des dépenses sont concrètement concernés (modification par rapport au plan financier, état au 20.7.2004, voir tableau 4): Tableau 4 Modifications par rapport au plan financier PF 2006 PF 2007 PF 2008 Article des dépenses En millions de francs

Remarques CP CFF contribution d'exploitation infrastructure –35 –35 –35 Pour les CFF, suppression des intérêts pour la 1re étape de Rail 2000 Indemnité du trafic régional –50 –90 Pour le BLS, suppression des intérêts et indemnité plus faible de l'amortissement de la ligne du Loetschberg Remboursement des moyens financiers RPLP conformément PAB03

–150 Renonciation à rembourser les fonds RPLP retenus dans le cadre du PAB03

Total –35 –85 –275

L'indemnité des offres d'infrastructure d'intérêt national commandées par la Confédération seule est versée aux entreprises de transport concessionnaires (ETC) via l'article «indemnité du trafic régional». L'exploitation de l'axe du Loetschberg en fait partie. Dans le cadre de la planification financière, les montants mentionnés à la ligne «indemnité du trafic régional» ont été ajoutés pour l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg.

5017 Conclusion: la nouvelle infrastructure ne grèvera que modérément les finances de la Confédération Le paquet de mesures proposées allégera le compte financier de la Confédération de 60 millions de francs par année en 2005 et de 120 millions en 2010 (cf. fig. 7). Une fois le tunnel de base du Saint-Gothard mis en service, les mesures d'allègement permettront d'économiser encore une fois 350 millions de francs par année

par rapport au cas de référence. Le besoin de fonds nécessaires au maintien de la qualité augmente – en différé – avec chaque mise en service de nouveaux tronçons et de nouvelles installations. Vu l'augmentation – minime, certes, mais constante, conformément aux hypothèses (cf. annexe 2) – du besoin en investissements, les comptes fédéraux augmenteront chaque année de 1 % en termes réels, même après la mise en œuvre des mesures proposées. Figure 7 Charges du compte financier avec/sans mesures jusqu'en 2030 Charge financière du compte d'Etat par l'infrastructure des CFF et du BLS (avec et sans mesures, charge nominale jusqu'en 2009, puis réelle) 0 500 1000 1500 2000 2500 2004 2007 2010 2013 2016 2019 2022 2025 2028 Millions CHF mit Massnahmenpaket ohne Massnahmenpaket avec paquet de mesures sans paquet de mesures

Source: modèle de simulation OFT et AFF Les chiffres cités ici montrent l'évolution de la charge de la Confédération jusqu'en 2030, en d'autres termes durant les premières 10 à 25 années après la mise en exploitation des projets FTP. Au cours de ces années, on peut compter avec de faibles investissements de remplacement. Après 2030, les comptes fédéraux seront vraisemblablement grevés plus fortement que dans la mesure présentée ici, étant donné que les investissements de remplacement de la nouvelle infrastructure augmenteront. Si les mesures sont mises en œuvre, les recettes et les dépenses se présenteront comme suit (mise en exploitation des projets FTP, cf. fig. 8).

5018 Figure 8 Mise en exploitation des projets FTP: schéma des produits – dépenses (avec mesures mises en œuvre) Somme Solde Infrastructure 23.01.04/nip Mise en exploitation des projets FTP du point de vue des chemins de fer - comparaison cas de référence et cas avec mesures Trafic Infrastructure Recettes/provenance des fonds Coûts/emploi des fonds Coûts d'exploitation supplémentaires Recettes du trafic plus élevées grâce à la nouvelle infrastructure Diminution du besoin de prêts Coûts d'exploitation supplémentaires Frais d'amortissement supplémentaires Prix du sillon plus élevés grâce au trafic supplémentaire

Source: OFT Les répercussions financières sont présentées en détail, réparties par projet FTP, à l'annexe 6. 1.3.2 Conséquences pour le fonds FTP La marge financière du fonds FTP est très étroite Les mesures proposées grevent lourdement le fonds FTP. La marge de manœuvre financière sera limitée ces prochaines années. Les projets en cours de construction, la 1re phase du raccordement aux LGV et le tunnel de base du Ceneri peuvent être réalisés. La marge de sécurité prévue pour le fonds en 2008 est de 192 millions de francs (cf. fig. 9). Marge financière dès 2011 pour les projets FTP en suspens Le fonds FTP disposera à partir de 2010/2011 d'une marge de manœuvre financière permettant de réaliser les projets qui devront encore être soumis en 2007/2008 à un examen global de l'évolution des grands projets ferroviaires (cf. tab. 5 et ch. 1.2.4). Le tableau 4 montre les moyens financiers sur la base des prix de 2003 ainsi que les moyens effectivement à disposition à ce moment-là. + Cas avec mesures (nouvelles charges) + Cas de référence (anciennes charges)

5019 Tableau 5 Marge de manœuvre financière du fonds FTP pour la réalisation de nouveaux projets 2010 à 2025 en millions de francs/année (valeurs arrondies, état juillet 2004) Prix de 2003 Année 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 Millions CHF 250 250 300 300 450 180 300 350 Année 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 Millions CHF 350 400 450 475 500 540 575 600 Prix effectifs Année 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 Millions CHF 300 310 380 380 590 240 410 490 Année 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 Millions CHF 500 580 660 710 770 840 920 980 Source: simulation du fonds, calculs OFT Le tableau montre que la marge de manœuvre du fonds est assez restreinte entre 2010 et 2015. Cela est dû au fait qu'une grande quantité de moyens



la Confédération pourra garantir que les chemins de fer n'obtiennent que les fonds dont ils ont besoin pour couvrir le besoin d'investissements qu'elle a fixé.

### 1.3.4 Répercussions sur la politique des finances

Compte financier allégé, nouvel endettement temporaire de la Confédération

L'ébauche de solution présentée permet à la Confédération d'optimiser le système de financement de l'infrastructure ferroviaire et d'aplanir les futures pointes de dépenses. Par rapport au cas de référence, les finances fédérales seraient allégées de 60 millions en 2005 et de 120 millions par an en 2010 dans le domaine de l'infrastructure. Une fois le tunnel de base du Saint-Gothard mis en service, les mesures d'allègement permettront d'économiser encore une fois 350 millions de francs par année. L'endettement de la Confédération augmentera temporairement de 1,6 milliard de francs. Mais on fixe en même temps quand et dans quelle mesure le fonds remboursé sera cette dette. Les mesures proposées limitent autant que possible le risque lié aux intérêts. Etant donné que l'échelonnement temporel de la réalisation des projets prolonge la durée du fonds de cinq à huit ans, il faudra également affecter pour la même durée les redevances utilisées pour alimenter le fonds (RPLP, 1 % de la TVA). De notre point de vue, les mesures sont compatibles avec le frein à l'endettement. Les mesures proposées et la réglementation spéciale en ce qui concerne les avances (par le compte capital) sont, du point de vue du Conseil fédéral, compatibles au sens large avec les objectifs fixés par le frein à l'endettement. Sur le plan purement formel, ce dernier se rapporte uniquement au compte financier, qu'il s'agit d'égaliser au-delà d'un cycle conjoncturel. Les avances du fonds FTP passent par le compte capital et ne sont donc pas régies par les objectifs du frein. En revanche, l'octroi de ces avances augmentera momentanément le taux d'endettement. Les avances seront remboursées grâce aux recettes du fonds conformément au mode de remboursement proposé. Une fois le projet d'investissement achevé, le taux d'endettement sera aussi élevé qu'au début. L'objectif du frein à l'endettement sera rempli. L'annexe 7 présente la compatibilité des mesures avec le frein à l'endettement.

### 5022 1.3.5 Répercussions sur la politique des transports

L'extension de l'infrastructure ferroviaire est un élément important pour une politique des transports durable. Il faut que les transports publics ou plus précisément le trafic ferroviaire permettent le transfert de la route au rail du trafic marchandises transalpin et qu'il déleste les routes du trafic individuel. Cela étant, les transports publics contribueront de manière décisive à maîtriser écologiquement les besoins de mobilité toujours croissants. Il faut reporter ou redimensionner les projets d'infrastructure. De ce point de vue, les répercussions politiques des mesures proposées seront considérables: les projets nécessaires et décidés par le peuple seront reportés et, le cas échéant, il faudra même les redimensionner. Par rapport aux planifications effectuées jusqu'ici (cas de référence), les projets FTP disposeront chaque année de 450 millions en moins entre 2010 et 2020 (part au volume d'investissements des prêts FTP portant intérêt, accordés jusqu'ici). Conformément à la simulation du fonds, des moyens financiers plus importants que ceux prévus jusqu'ici seront disponibles dès 2020. Vu la restriction, dans un premier temps, des fonds disponibles, l'achèvement des grands projets FTP sera reporté de 2022 à 2027/2030. A cela vient s'ajouter le fait qu'en conséquence du programme d'allègement budgétaire, d'autres projets infrastructurels prioritaires ne pourront plus être financés par le budget ordinaire de la Confédération. Sont notamment concernés la liaison Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) à Genève, la ligne diamétrale de Zurich Löwenstrasse (gare souterraine de Zurich) et le projet Ferrovia Mendrisio–Varese FMV (Stabio–Arcisate). Manque de capacités prévisible – nécessité d'étendre le trafic ferroviaire

A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire suisse est déjà

fortement sollicité. Les capacités sont saturées dans les agglomérations ainsi qu'entre Berne, Bâle et Zurich. On constate déjà des insuffisances à ce niveau lorsqu'il s'agit d'étendre le trafic régional et celui des marchandises. Ces goulets d'étranglement seront encore accentués en raison des retards de construction mentionnés. Dans un système aussi imbriqué que le réseau ferroviaire suisse, des insuffisances de capacités aux points sensibles ont des conséquences à grande échelle. Des congestions dans l'agglomération de Zurich, par exemple, entravent en règle générale toute l'évolution suisse du trafic de voyageurs longues distances. Si l'on retarde l'élimination des goulets d'étranglement dans le Mittelland, cela affaiblira également les transports publics, étant donné qu'une grande demande potentielle serait touchée. Les reports de projets toucheront aussi la desserte, par les transports publics, de nouveaux potentiels, tel que le CEVA à Genève ou la liaison Stabio–Arcisate. Par conséquent, les transports publics pourront moins bien satisfaire la demande croissante de mobilité que ce qui était prévu initialement. Comme les routes doivent aussi faire face à des goulets d'étranglement, les centres de notre pays seraient moins facilement accessibles, que ce soit entre les centres eux-mêmes ou depuis la campagne. Les agglomérations sont particulièrement concernées par cette évolution, qui pourrait entraver la qualité et l'attrait de la Suisse en tant que lieu d'habitation et centre économique.

5023 Le fait de retarder l'extension des transports ferroviaires, rendra plus difficile de réaliser une politique des transports durable. La baisse des capacités accentuera les conflits d'utilisation entre le trafic des voyageurs et celui des marchandises. Il n'est pas encore possible, à l'heure actuelle, de déterminer si et dans quelle mesure l'objectif visé, le transfert du trafic transalpin de marchandises, sera contrecarré. Cependant, les examens ad hoc seront disponibles au plus tard pour élaborer le projet à mettre en consultation en 2007/2008. La réalisation des projets de politique des transports prend du retard – il devient de plus en plus important de hiérarchiser les priorités. La restriction des fonds investis dans l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire se répercutera également sur la réalisation d'anciens projets régionaux de la Confédération, notamment dans le cadre de RAIL 2000. A l'origine, en 1986, l'essentiel de RAIL 2000 était constitué de projets qui avaient pour but d'augmenter l'attrait des transports publics à l'échelle nationale. En échelonnant le projet en 1994, la Confédération a remis à plus tard diverses préoccupations régionales, en particulier la réalisation de nœuds complets à Bienne, Lausanne, Lucerne et Saint-Gall ainsi que le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. La mise en œuvre de ces souhaits subira – dans le meilleur des cas – un autre report temporel. Sinon, il faut même tabler sur le fait que la Confédération ne pourra plus, pour des raisons économiques, réaliser tous les projets régionaux. Dans l'optique de la cohésion de la Suisse, ces projets revêtent une grande importance. Une évaluation globale des grands projets ferroviaires sera présentée en 2007/2008 dans un message sur leur future évolution, afin de tenir compte de façon appropriée des priorités à accorder.

### 1.3.6 Solutions de rechange

Plusieurs solutions de rechange ont été examinées et comparées à la nouvelle réglementation proposée par le Conseil fédéral. Augmenter le budget ordinaire On pourrait augmenter le budget ordinaire fédéral des transports publics pour que la Confédération soit en mesure de remplir les obligations financières inhérentes à la mise en exploitation des projets FTP. Cela correspondrait dans une large mesure au cas de référence. Toutefois, une telle surcharge n'est pas supportable et contredirait le principe d'assainissement des finances fédérales. C'est pourquoi cette solution n'a pas été examinée davantage. Élever la limite des avances à 9,3 milliards de francs La Confédération pourrait

élever la limite des avances octroyées au fonds FTP de sorte que tous les projets FTP puissent être réalisés dans les délais initialement prévus. Cela étant, et à condition de mettre en œuvre les mesures proposées, il faudrait que ladite limite soit de 9,3 milliards de francs (prix de 1995).

5024 Cette charge du fonds FTP serait liée à des risques financiers: les versements des intérêts ad hoc grèveraient encore plus le fonds. En effet, des avances de 12 milliards de francs nominaux impliquent des intérêts annuels de 480 millions (taux d'intérêt: 4 %). Ce montant correspond à la part actuelle des recettes dues à la RPLP qui sont versées dans le fonds. Qui plus est, la Confédération devrait grossir sa dette de 2,8 milliards de francs. Élever la limite des avances à 7,3 milliards de francs Il existe une autre possibilité: élever la limite des avances uniquement de sorte que les prêts portant intérêt, déjà octroyés, soient convertis en avances pour le fonds et que les projets en cours de construction (tunnels de base du Saint-Gothard et du Loetschberg) puissent être réalisés. Pour cela, la limite des avances devrait être portée à 7,3 milliards de francs (prix de 1995). Si l'on augmentait la limite uniquement à 7,3 milliards, la limite maximale serait déjà atteinte en 2006. Il faudrait alors prolonger immédiatement les programmes de construction et reporter de plusieurs années des projets sectoriels importants. Cette mesure toucherait notamment la 1re phase du raccordement aux LGV et la réalisation du tunnel de base du Ceneri: ces deux projets ne seraient réalisables que bien plus tard. Cette solution permettrait de limiter à un minimum le nouvel endettement temporaire de la Confédération. Le Conseil fédéral estime que les solutions de rechange ne remplissent pas les objectifs Le Conseil fédéral considère que ces solutions ne permettent pas d'atteindre les objectifs. Elles menacent, ou contredisent même, des buts formulés clairement, qui ont été approuvés par le peuple et les cantons. Le régime du frein à l'endettement ne permet pratiquement pas d'augmenter le budget ordinaire. L'augmentation de la limite des avances à 9,3 milliards ferait plus que doubler l'endettement du fonds initialement prévu. Une certaine hiérarchisation des grands projets est admissible, vu la situation pécuniaire difficile de la Confédération. A l'inverse, limiter les avances à 7,3 milliards rendrait encore plus difficile la réalisation d'objectifs politiques importants tels que le transfert sur le rail du trafic transalpin de marchandises. C'est pour ces raisons que le Conseil fédéral a rejeté ces solutions. 1.4 Renonciation à une consultation Nous renonçons à effectuer une procédure de consultation, car le présent message est compatible avec l'arrêté FTP de 1998. Le crédit global de 30,5 milliards (prix de 1995), que le peuple a approuvé avec l'arrêté FTP de 1998, sera maintenu. Les modifications proposées sont avant tout de nature financière. Elles ont pour conséquence que certains projets ne pourront pas être réalisés dans le cadre temporel prévu. L'arrêté FTP ne contient toutefois pas de prescriptions en ce qui concerne les délais de réalisation des projets. Le présent message fixe clairement que les changements présentés forment un compromis équilibré entre les objectifs suisses en matière de politiques des transports et des finances, qui reposent toutes deux sur des décisions populaires incontestables.

5025 En adoptant le présent texte, le Conseil fédéral annonce aussi son intention de soumettre à une réévaluation globale les projets FTP non encore décidés ou financés. Il mettra un projet en consultation à ce sujet en 2007/2008. C'est grâce à ce projet sur la future évolution des grands projets ferroviaires que l'on décidera de la marche à suivre en vue de leur réalisation. Comme le montre le ch. 1.2.4, le moment choisi pour effectuer cette consultation (2007/2008) est judicieux pour de nombreuses raisons politiques. Les chemins de fer directement concernés – CFF SA et BLS – ainsi que les sociétés des maîtres

d'ouvrage d'Alptransit (ATG et BLS AT) ont été consultés. On a tenu compte dans une large mesure de leurs revendications. Les points qui ont été présentés lors des discussions des commissions parlementaires au sujet du rapport du Conseil fédéral du 7 avril 2004<sup>25</sup> ont largement été pris en compte.

1.5 Comparaison juridique et rapport avec le droit européen Depuis la promulgation des arrêtés fédéraux mentionnés dans le message FTP, il n'a pas été édicté, dans le droit européen, de prescription qui aurait une grande importance pour le présent message. Les modifications proposées des arrêtés fédéraux, de la loi sur les chemins de fer ainsi que de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux ne touchent pas non plus le droit européen en vigueur.

1.6 Mise en œuvre Pour mettre en œuvre les modifications légales, il convient d'adapter les conventions conclues avec les chemins de fer et les maîtres d'ouvrage des projets FTP. En outre, l'office fédéral compétent élaborera une directive sur le financement des tunnels. Les modifications du règlement du fonds n'entraînent pas d'adaptations majeures.

1.7 Classement d'interventions parlementaires Le présent message satisfait aux revendications contenues dans les postulats 03.3582 et 03.3583 dans la mesure de ce qui est possible à l'heure actuelle. Les autres requêtes seront concrétisées dans le projet à mettre en consultation en 2007/2008 sur le futur développement des grands projets ferroviaires (cf. ch. 1.2.4). C'est pourquoi le Conseil fédéral propose de classer les postulats 03.3582 et 03.3583.

## **E. 25**

Rapport du 7 avril 2004 relatif aux surcoûts concernant le crédit additionnel et la libération partielle des fonds bloqués pour la deuxième phase de la NLFA 1, FF 2004 III 2499.

5026 2 Explication des différents articles

2.1 Adaptation d'anciens actes normatifs à la nouvelle Constitution fédérale Depuis la révision totale de la Constitution fédérale le 18 décembre 1998, les actes édictés sont cités de manière exhaustive dans un article<sup>26</sup>. La forme de l'arrêté fédéral, contraignant de manière générale, n'a pas été reprise du droit antérieur et n'est donc plus contenue dans l'art. 163 Cst. Comme on a renoncé, lors de la révision de la Constitution, à adapter toute la législation suisse aux nouvelles formes des actes normatifs, de telles adaptations ne sont nécessaires qu'à l'occasion de révisions complètes ou partielles des différents actes. L'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet RAIL 2000 était soumis au référendum. Il faut lui donner aujourd'hui la forme d'une loi fédérale. Les arrêtés fédéraux, contraignants de manière générale et non soumis au référendum, doivent être transformés en ordonnance de l'Assemblée fédérale. En conséquence, les modifications de l'arrêté fédéral du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires seront effectuées dans le cadre d'une telle ordonnance.

2.2 Entrée en vigueur Vu leur urgence, toutes les modifications citées ci-après entreront en vigueur le 1er janvier 2005. Etant donné que l'Assemblée fédérale ne pourra vraisemblablement pas les adopter à temps, l'entrée en vigueur se fera rétroactivement. Cette mesure est nécessaire, afin d'alléger au plus vite les finances de la Confédération et de limiter son endettement. Le fait de continuer d'accorder aux chemins de fer des prêts FTP portant intérêt contredirait le principe du frein à l'endettement. Si l'entrée en force avait lieu plus tard, le compte financier fédéral serait inutilement grevé dès janvier 2005 en raison de la mise en exploitation de RAIL 2000. De plus, les chemins de fer concernés seraient toujours menacés par le manque de liquidités. La situation peu claire du fonds FTP pourrait par ailleurs retarder les grands projets ferroviaires et générer des surcoûts. Seule l'introduction la plus rapide possible des mesures permettra de remplir le but du projet. Leur entrée en vigueur rétroactive n'entraînera pas de désavantages matériels. Elle est modérée

du point de vue tempo- rel (vraisemblablement quelques mois), elle a un cercle de destinataires bien défini, et elle ne provoque pas d'inégalité juridique ni n'interfère avec des droits acquis. Par ailleurs, les nouvelles réglementations concernent en partie des états de faits constants. Rien ne s'oppose donc à ce que l'entrée en vigueur soit rétroactive.

#### **E. 26**

Art. 163 Cst., RS 101

5027 2.3 Loi fédérale sur la modification de l'arrêté fédéral concernant le projet RAIL 2000 Art. 3a La modification de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986<sup>27</sup> concernant le projet RAIL 2000 doit permettre que des contributions puissent également être octroyées à fonds perdu dès le 1er janvier 2005 pour réaliser RAIL 2000. Il convient d'adapter aux nouvelles conditions la convention sur la forme de l'octroi des fonds destinés à RAIL 2000. Cette convention est modifiée en ce sens que la part des investissements non activables de tous les projets sectoriels de la 1re étape de RAIL 2000 qui ne sont pas encore comptabilisés sera financée par des contributions à fonds perdu. Seule exception: les intérêts intercalaires échus sur les prêts remboursables. Dans le bilan des chemins de fer, ces prêts subiront une correction de valeur au moyen d'amortissements directs et devront donc être financés à fonds perdu. Modification du droit en vigueur: loi fédérale du 4 octobre 1974 instituant des mesures destinées à améliorer les finances fédérales<sup>28</sup> Comme présenté au ch. 1.2.2, le Conseil fédéral s'appuie sur la nécessité d'assainir les finances fédérales pour demander l'annulation de l'obligation de rembourser les fonds RPLP retenus dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2003<sup>29</sup>. Il convient de biffer l'art. 4a, al. 4, de la loi sur les mesures destinées à améliorer les finances fédérales, qui est déjà entré en vigueur au 1er avril 2004. Les réflexions financières relatives à la limite des avances tiennent compte du programme d'allègement 2003. En d'autres termes, la limite des avances, telle qu'elle est présentée au ch. 1.2.2, sera effectivement augmentée du montant cité. 2.4 Ordonnance de l'Assemblée fédérale portant modification de l'arrêté fédéral portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires Art. 6 La limite des avances doit être élevée à 8,1 milliards de francs à partir du 1er janvier 2005 (prix de 1995), afin que suffisamment de fonds soient disponibles pour financer sans interruption les grands projets ferroviaires les plus urgents. Il s'agit d'une mesure limitée dans le temps; la limite des avances sera remplacée dès 2015 par la réglementation du remboursement (cf. al. 3). Cette démarche sert d'une part à surmonter le goulet financier dans le fonds, et d'autre part à empêcher que les avances deviennent la principale source de financement pour la réalisation des projets.

#### **E. 27**

RS 742.100

#### **E. 28**

RS 611.010

#### **E. 29**

loi fédérale du 19 décembre 2003 sur le programme d'allègement budgétaire 2003, RO 2004 1633.

5028 Conformément à l'art. 6, al. 2, du règlement du fonds actuellement en vigueur, l'Assemblée fédérale est compétente pour décider des adaptations du plafond maximal, nécessaire en fonction des impératifs techniques, de l'évolution des coûts, du calendrier et du besoin de projets et compte tenu du degré général d'endettement de la Confédération.

Ces critères ont été pris en considération lors du calcul de la limite des avances augmentée à 8,1 milliards de francs et proposée à l'Assemblée fédérale dans le présent message. Il n'est pas prévu d'augmenter une nouvelle fois le plafond des dépenses pour réaliser les grands projets ferroviaires; une telle mesure est donc explicitement exclue. En outre, la limite de l'indexation du plafond des avances est fixée à la fin de 2010. Si l'indexation du fonds allait au-delà de 2010, il en résulterait, en 2015, une croissance des moyens financiers de 600 millions par année (avec un renchérissement supposé de 2 % annuels). Ce montant n'est vraisemblablement pas nécessaire pour réaliser dans les délais les projets FTP qui seront alors en construction. En limitant la durée de l'indexation jusqu'en 2010, on assure la mise à disposition des moyens financiers nécessaires pour achever les projets actuellement engagés ou décidés par le Conseil fédéral. C'est pourquoi la limite des avances sera plafonnée dès 2010; dès ce moment-là, même le renchérissement ne viendra plus augmenter la dette du fonds. Afin que l'endettement du fonds FTP, et avec lui la charge des intérêts, baisse le plus vite possible, il convient d'affecter, dès 2015, 50 % des recettes prévues au remboursement des avances. Les fonds restants (50 % des recettes moins les intérêts) serviront à financer les travaux de construction proprement dits. On entend par là aussi bien les projets en cours de construction et décidés que les nouveaux projets ou des parties de projets dont la construction n'a pas encore commencé. Le projet exclut donc – comme c'est le cas jusqu'à présent – l'assouplissement des conditions de remboursement dans le but de réaliser de tels projets. Les premiers remboursements sont prévus pour 2015. Dès ce moment, l'affectation des recettes au remboursement des avances ne devrait plus retarder les projets de construction (al. 3). La réglementation de l'al. 3 se rapporte au budget et non au décompte après la clôture de l'année budgétaire. A titre d'exemple, pour des recettes planifiées de 1,4 milliard de francs en 2015, il y a lieu d'inscrire au budget 2015 700 millions pour le remboursement des avances et 700 millions pour les projets et les versements d'intérêts. Si, à la fin de l'année comptable, les recettes devaient s'avérer plus basses que prévu et si les moyens destinés aux projets étaient entièrement dépensés (comme prévu par le budget), le remboursement des avances sera moins élevé. Si les recettes sont plus importantes que prévu, le remboursement sera donc augmenté. L'impôt sur les huiles minérales fait également partie des recettes à affectation obligatoire du fonds. Elle varie en fonction des dépenses et couvre 25 % des coûts des lignes de base de la NLFA. Le montant du prélèvement varie également en fonction du temps. Si le programme de construction subissait des modifications, il faudrait éventuellement transférer les crédits restants d'une année à l'autre. Les conséquences d'une telle opération sur le plan comptable ne sont pas désirées (recettes plus élevées dans l'année suivante, d'où une augmentation de la somme à rembourser). C'est pourquoi le Conseil fédéral propose de limiter le calcul de la somme remboursable aux deux sources de recettes, à savoir la RPLP et la TVA.

5029 Etant donné qu'il n'est pas possible d'exclure les imprévus lors de la réalisation de projets qui ont une telle ampleur, il faut pourvoir à une certaine flexibilité en ce qui concerne le remboursement par le fonds. Au cas où la réglementation du remboursement devrait retarder les projets en cours de réalisation, le Conseil fédéral pourra indexer les avances durant, au plus, deux années supplémentaires et repousser le début des remboursements du même laps de temps (al. 4). Art. 10 Depuis l'introduction du fonds FTP (1998), 25 % des coûts (frais de capitaux inclus) des projets sectoriels de la NLFA ainsi que les projets de RAIL 2000, 1<sup>re</sup> étape, sont financés à l'aide de prêts remboursables et accordés au taux d'intérêt du marché. Comme il faut considérer, dans l'optique actuelle, que ces prêts ne seront probablement pas remboursés, les chemins de fer ne recevront plus, dès

le 1er janvier 2005, de prêts remboursables pour réaliser les projets FTP. En même temps, les prêts remboursables et portant intérêt qui ont été octroyés entre 1998 et 2004 seront convertis le 1er janvier 2005 en contributions à fonds perdu ou en prêts conditionnellement remboursables à intérêt variable. Comme les projets ne peuvent pas tous être portés à l'actif de la même manière (l'excavation des tunnels ne sera pas capitalisée), les prêts portant intérêt au titre des investissements dans les tunnels de base deviendront des contributions à fonds perdu, tandis que les prêts octroyés aux autres projets deviendront des prêts conditionnellement remboursables à intérêt variable. En ce qui concerne les investissements destinés au raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du Saint-Gothard, les prêts portant intérêt ont été attribués à raison de 25 %, contre 75 % de prêts sans intérêts. Afin d'atteindre la part nécessaire de 50 % de contributions à fonds perdu, il faut transformer 25 % des prêts conditionnellement remboursables à intérêt variable en contributions à fonds perdu. Les chemins de fer et les maîtres d'ouvrage n'auront plus besoin de rémunérer et de rembourser les prêts. L'ensemble du système de financement des grands projets ferroviaires sera ainsi reporté sur le fonds FTP. La TVA échue a posteriori et due à cette nouvelle réglementation sera financée par le fonds FTP sous forme de contribution à fonds perdu.

2.5 Loi sur les chemins de fer Art. 49, al. 4, LCdF Les coûts de l'offre de trafic commandée résultent, entre autres, de dépenses infra-structurelles. Les commanditaires peuvent octroyer des prêts au titre de l'art. 56 LCdF, issus du compte financier et que les chemins de fer doivent en règle générale amortir annuellement à un pourcentage précis<sup>30</sup>. Ce besoin d'amortissement est intégré à la planification des comptes et peut entraîner une augmentation des coûts non couverts. Jusqu'ici déjà, les commanditaires tenaient compte des amortissements excédentaires lors de l'indemnisation des coûts non couverts en ce sens qu'ils étaient réduits du montant excédentaire. Cela équivaut au remboursement du prêt du même montant issu du compte financier. Ce mécanisme sera désormais ancré dans la

### **E. 30**

Ordonnance du DETEC du 18 décembre 1995 concernant la comptabilité des entreprises concessionnaires (ORCO), RS 742.221.

5030 loi pour des raisons de transparence. La formulation ad hoc est intégrée à l'art. 49, car les amortissements excédentaires sont attestés en relation avec les comptes planifiés (art. 49, al. 3, LCdF).

2.6 Loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux Art. 8, al. 5, LCF La présente disposition indique que l'enveloppe financière concerne surtout les «affaires quotidiennes» du secteur Infrastructure des CFF. Elle règle le financement ordinaire de l'infrastructure, à savoir l'exploitation du réseau, le maintien de la qualité des installations existantes et les extensions ponctuelles. Par contre, les grands aménagements du réseau nécessitent en règle générale des crédits spéciaux alloués par la Confédération et les cantons. Ces crédits peuvent, par exemple, provenir du fonds. Mais il existe toujours la possibilité d'affecter des fonds issus de la convention sur les prestations à des aménagements importants du réseau, au cas où cela est expressément attesté et décidé. Art. 20, al. 4, LCF Etant donné que l'indemnisation des coûts non couverts des CFF n'est pas fixée à l'aide d'une convention renouvelable chaque année, mais qu'elle est définie dans le cadre de la convention sur les prestations, valable quatre ans, il convient de régler dans l'article ad hoc de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (art. 20) le remboursement des prêts issus du compte financier de la Confédération, cela à l'aide des amortissements excédentaires.

3 Conséquences

3.1 Conséquences pour la Confédération Conséquences

financières Les conséquences financières directes que les mesures proposées auront pour la Confédération sont décrites en détail au ch. 1.3. Comme une grande partie des investissements est financée à fonds perdu et donc assujettie à la taxe sur la valeur ajoutée, les recettes de cette taxe augmenteront légèrement pour la Confédération. L'ensemble de mesures n'aura pas d'autres conséquences financières. Conséquences sur le personnel Les modifications proposées n'entraînent pas de dépenses de personnel supplémentaires.

5031 3.2 Conséquences pour les cantons et les communes La nouvelle réglementation du financement des projets FTP n'aura de conséquences ni financières ni personnelles pour les cantons et les communes. 3.3 Conséquences sur l'économie nationale 3.3.1 Nécessité et possibilité de l'intervention gouvernementale Si l'on maintient la réglementation actuelle du financement, notamment pour les projets FTP, il en résultera une importante surcharge financière pour la Confédération. Il est donc urgent de prendre des mesures, d'où la rédaction du présent message. La Confédération a la possibilité de désamorcer la situation financière par diverses mesures. Le Conseil fédéral propose donc d'appliquer l'ensemble de mesures décrit au ch. 1.2. 3.3.2 Conséquences pour les divers milieux sociaux La portée du présent texte s'étend aux chemins de fer (cf. ch. 1.3.3), mais aussi notamment aux utilisateurs des transports publics et au secteur de la construction suisse. Grâce au financement d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, les transports publics, malgré la situation financière tendue de la Confédération, pourront profiter d'une extension considérable du réseau ferré suisse. D'autre part, tous les projets FTP ne peuvent pas être réalisés dans la période prévue à l'origine ni sous leur forme initiale. Ceci peut réduire provisoirement l'attrait des transports publics pour leurs utilisateurs et affaiblir la politique de transfert en trafic marchandises. Pour les entreprises de la construction, on s'attend à un étirement du volume des mandats sur l'axe temporel. Le volume financier prévu reste cependant le même, selon toutes prévisions: le projet permet d'aménager modérément l'infrastructure ferroviaire malgré les difficultés financières. 3.3.3 Conséquences macroéconomiques Les réglementations prévues dans le présent texte devraient entraîner une stabilisation et une sécurisation du système suisse des transports publics. La garantie de la desserte de base et son corollaire, le délestage du trafic sur les routes, bénéficient à toute l'économie. Il est possible d'éviter un endettement de la Confédération lourd de conséquences. Les conséquences sur l'attrait de la position géographique sont décrites au ch. 1.3.5. Le présent texte n'aborde ni l'accès au marché du trafic ferroviaire ni les questions de concurrence.

5032 3.3.4 Autres réglementations en question Les alternatives à la nouvelle réglementation proposée par le Conseil fédéral ont été décrites au ch. 1.3.6 et évaluées du point de vue du Conseil fédéral. Comme ces alternatives par rapport aux méthodes proposées présentent des inconvénients évidents, le Conseil fédéral ne conseille pas de les mettre en œuvre. 3.3.5 Aspects de l'application Les mesures proposées n'entraînent pas de modifications de l'exécution. Les chemins de fer et les sociétés de construction assumeront une légère dépense pour effectuer les modifications nécessaires du bilan. Sinon, les modifications proposées contribuent à la transparence et à la clarté des réglementations actuelles, notamment en ce qui concerne les excédents d'amortissement ainsi que la question des investissements activables. Les réglementations proposées qui touchent le fonds FTP sont limitées à la durée de fonctionnement du fonds. Les autres réglementations ne sont pas de durée déterminée. 3.4 Conséquences sur la politique régionale de la Confédération Le présent texte ne porte pas sur la réalisation de la 1<sup>re</sup> phase de la NLFA 1, déjà décidée. Selon l'arrêté fédéral du

10 juin 2004, les tunnels de base du Loetschberg et du Saint-Gothard seront réalisés, ainsi que le tunnel de base du Ceneri prévu dans la 2e phase de la NLFA 1 et que le reste des aménagements de Saint-Gall–Arth–Goldau. Les tunnels du Zimmerberg et de l’Hirzel ainsi que les aménagements de tronçons du reste du réseau feront l’objet d’une évaluation dans le cadre du projet à mettre en consultation sur le développement futur des grands projets ferroviaires en 2007/2008. La mise en œuvre des projets urgents pour le raccordement LGV est toujours garantie par le présent texte. Lorsque la réalisation de la 1re phase du raccordement LGV sera décidée par le Parlement, tous les projets FTP seront réalisés au moins pour leur première phase. Toutes les régions de Suisse profitent donc des projets FTP. Le présent texte ne change rien à cette situation. Seule la réalisation retardée de certains projets pourrait avoir des conséquences sur la politique régionale de la Confédération. Mais elles ne pourront être décrites avec précision que dans le cadre du projet à mettre en consultation en 2007/2008. Les conséquences sur la politique régionale de la Confédération seront intégrées dans l’évaluation.

### 3.5 Autres conséquences

Le projet n’a pas de conséquences particulières pour les villes, les agglomérations et les régions de montagne, pas plus que sur l’environnement et le paysage.

5033 4 Intégration dans le programme de législature Le projet n’est pas annoncé dans le rapport sur le programme de la législature 2003 à 2007. Il est cependant obligatoire de le traiter vu l’urgence des mesures à prendre décrites aux ch. 1.1.3 et 1.1.4.

### 5 Aspects juridiques

#### 5.1 Constitutionnalité et légalité

Les modifications proposées se situent entièrement dans le cadre fixé par la Constitution fédérale en vigueur (art. 87 et 196, ch. 3; disposition transitoire ad art. 87).

#### 5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Le droit européen n’est pas touché par le fait que les moyens financiers nécessaires à la réalisation des grands projets ont été revus. Vu que la limite des avances est temporairement relevée à 8,1 milliards de francs (base de prix 1995), il sera possible de réaliser en temps utile les projets prioritaires et de les mettre en exploitation. Ainsi, nous pourrions respecter les obligations auxquelles la Suisse s’est engagée par l’accord du 2 mai 1992<sup>31</sup> entre la Confédération suisse et la CEE sur le transport de marchandises par route et par rail (accord sur le transit) ainsi que par l’accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres)<sup>32</sup>. De même, les conventions<sup>33</sup> signées entre-temps conformément au message<sup>34</sup> ad hoc relatif à l’arrêté fédéral sur le règlement du Fonds pour les grands projets ferroviaires (règlement du fonds) sur la construction et le financement du raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse avec les pays voisins concernés ne seront pas non plus touchées par les modifications de l’arrêté fédéral concernant le projet RAIL 2000 et le règlement du fonds (convention du 6 septembre 1996 entre le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l’énergie et le ministre des transports de la République fédérale d’Allemagne, relative à la garantie de la capacité de l’accès à la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes [NLFA]<sup>35</sup>; Convention du 5 novembre 1999 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse<sup>36</sup>; Convention du 2 novembre 1999 entre le Département fédéral de l’environnement, des transports, de l’énergie et de la communication et le Ministère des transports et de la navigation de la République italienne concernant la garantie

RS 0.740.71

**E. 32**

RS 0.740.72

**E. 33**

RS 742.140

**E. 34**

FF 1998 I 261

**E. 35**

RS 0.742.140.313.69

**E. 36**

RS 0.742.140.334.97

5034 de la capacité des principales lignes reliant la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes [NLFA] au réseau italien à haute performance [RHP]37). 5.3 Forme de l'acte normatif et entrée en vigueur Il s'agit en l'occurrence de modifications d'actes normatifs en vigueur. Celles qui ne concernent que les projets FTP sont limitées dans le temps de la même manière. Ces modifications de durée déterminée sont soumises d'une part au référendum facultatif (arrêté fédéral relatif au projet RAIL 2000 et loi fédérale du 4 octobre 1974 instaurant des mesures destinées à améliorer les finances fédérales) et sont réunies dans la loi fédérale sur les modifications de l'arrêté fédéral relatif au projet RAIL 2000. D'autre part il s'agit de modifications d'un arrêté fédéral (selon l'ancien droit) de portée générale, non soumis au référendum (arrêté fédéral sur le règlement du Fonds pour les grands projets ferroviaires), qui correspond aujourd'hui à la forme juridique d'une «ordonnance de l'Assemblée fédérale». Ces modifications non soumises au référendum seront donc présentées à l'Assemblée fédérale séparément sous forme d'ordonnance. La réglementation du remboursement des prêts par les amortissements excédentaires ainsi que la mise au point de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF ne sont pas limitées dans le temps et ne s'appliquent pas seulement aux grands projets ferroviaires. Les nouvelles dispositions seront donc effectuées par le biais d'une modification de la LCdF et de la LCFF. Vu l'extrême urgence, les modifications entreront en vigueur le 1er janvier 2005 comme il est décrit au ch. 2. Comme il n'est pas possible d'obtenir l'adoption du projet par l'Assemblée fédérale en temps utile, elles entreront en vigueur avec effet rétroactif. 5.4 Assujettissement au frein aux dépenses Les décisions à prendre ne sont pas subordonnées au frein aux dépenses. 5.5 Compatibilité avec la loi sur les subventions Les modifications proposées ne touchent pas les principes formulés dans le 2e chapitre de la loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (loi sur les subventions, LSu)38.

**E. 37**

RS 0.742.140 345.43

**E. 38**

RS 616.1

5035 5.6 Délégation de compétences juridiques La compétence de prolonger l'indexation de la limite des avances cumulée et de différer le début du remboursement au fonds est fixé

à l'art. 6, al. 4, de l'ordonnance de l'Assemblée fédérale sur le règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires. Il s'agit d'une pure compétence d'exécution.

5036 Glossaire AFF Administration fédérale des finances Arrêté FTP Le 29 novembre 1998 le peuple et les Etats a adopté l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP); qui régit le financement des quatre grands projets d'infrastructure en vue de la modernisation des chemins de fer suisses: RAIL 2000, NLFA, raccordement LGV, mesures anti-bruit Budget ordinaire Cf. Compte financier Compte capital (Bilan) Partie intégrante du Compte d'Etat. Le bilan présente l'état du patrimoine (actifs) et les engagements (passifs) de la Confédération en fin d'année. Les actifs comprennent le capital financier (liquidités, créances, fonds de trésorerie), le capital administratif (constructions, prêts et participations etc.) ainsi que le découvert du bilan. Du côté des passifs figurent le capital étranger et les obligations résultant d'un financement spécial. Compte financier Partie intégrante du Compte d'Etat. Le compte financier réunit les dépenses et les recettes d'un exercice et les solde. Le compte financier est l'instrument de gestion central pour la gestion globale des finances fédérales. Convention sur les prestations Convention entre le Conseil fédéral et la SA CFF faisant fonction d'instrument de gestion des secteurs Trafic et Infrastructure qui détermine l'orientation stratégique, les objectifs et l'offre de prestation que les CFF doivent fournir pour quatre ans; elle est financée par le budget fédéral ordinaire au moyen d'une enveloppe financière dimensionnée en conséquence. Coûts subséquents Frais d'exploitation et d'entretien et amortissements entraînés par la réalisation d'un projet. Crédit d'engagement Si les obligations financières dépassent le budget en cours, il faut demander un crédit d'engagement. Cela vaut notamment pour un projet de construction et des achats immobiliers; les projets de développement et d'achat; la réservation de contributions qui n'entraîneront des paiements que les années suivantes; la reprise de cautionnements et d'autres garanties. Crédit de paiement Pour effectuer une dépense, il faut un crédit de paiement ad hoc alloué par le Parlement. Crédit-cadre Le crédit-cadre est un crédit d'engagement à affectation générale. Les Chambres fédérales ont délégué au Conseil fédéral ou aux unités administratives le pouvoir de répartir le montant alloué sur chacun des crédits d'engagement.

5037 Fonds FTP Fonds pour le financement des projets FTP (arrêté fédéral et règlement du fonds du 9 octobre 1998) Le fonds est alimenté par des parts de la taxe sur la valeur ajoutée, de la RPLP, de l'impôt sur les huiles minérales et actuellement par des prêts provenant des fonds de trésorerie. Du point de vue du budget, le fonds FTP n'est pas un fonds spécial, mais un financement spécial. Il est géré en dehors du compte financier, même si les recettes et les dépenses sont comptabilisées par le compte financier. Gap Ecart entre les avances cumulées au fonds et la limite des avances par année civile; réserve de liquidité du fonds dans l'année civile en question. Indemnité Les indemnités sont des prestations financières de la Confédération à des tiers. Elles servent à diminuer ou à compenser les charges dues à l'accomplissement de tâches prescrites par le droit fédéral ou le droit public et qui leur sont confiées par la Confédération. Limite des avances Limitation de l'octroi d'avances au fonds FTP via le compte capital de la Confédération NLFA Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes OFT Office fédéral des transports PAB03, PAB04 Programme d'allègement budgétaire 2003 ou 2004 de la Confédération Plafond des dépenses Montant maximum fixé pour plusieurs années pour les crédits de paiement que le Parlement doit approuver. Dans le contexte de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF: fixation du cadre financier du financement de l'infrastructure

CFF pour quatre ans. Prêts portant intérêt Également: prêts remboursables rémunérés au taux du marché. La Confédération lève ces prêts sur le marché des capitaux jusqu'à concurrence de 25 % des dépenses totales pour la NLFA, RAIL 2000 et le raccordement LGV et les met à disposition des chemins de fer. Les prêts rémunérés doivent être remboursés et rémunérés par les gestionnaires de l'infrastructure. Prêts sans intérêt Également: Prêts à intérêt variable, conditionnellement remboursables. Ces prêts sont alloués aux chemins de fer par exemple pour des investissements nécessaires à l'exploitation qu'ils ne peuvent pas effectuer avec les fonds d'amortissements. Les prêts sans intérêt doivent – sauf cas d'exception clairement établis – être remboursés par les gestionnaires de l'infrastructure mais non rémunérés.

5038 Principe de la commande La Confédération et les cantons commandent aux entreprises de transport (prestations) l'offre du trafic marchandises et du trafic régional des voyageurs sur la base d'un devis et versent des indemnités en contrepartie. Le montant des indemnités se calcule d'après les coûts non couverts attestés à l'avance. Prix du sillon Prix qu'une entreprise de transport ferroviaire verse au gestionnaire de l'infrastructure (chemin de fer) pour l'utilisation d'un sillon horaire. Projets FTP Les grands projets ferroviaires mentionnés dans l'arrêté FTP: RAIL 2000, NLFA, raccordement LGV, mesures anti-bruit des chemins de fer suisses Raccordement LGV Raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. RPLF Redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (remplacée par la RPLP à partir de 2001) RPLP Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations: redevance d'utilisation de la route par le trafic marchandises lourd sur tout le territoire national, calculée en fonction de la distance, du poids et des émissions. Sillon horaire Plage de l'horaire pendant laquelle un train peut parcourir un certain tronçon Simulation du fonds Instrument de budgétisation du fonds FTP propre à la surveillance de la limite des avances et à la simulation paramétrique (analyse de sensibilité) des modifications des recettes, des dépenses ou des paramètres du fonds FTP. Trafic combiné Acheminement bimodal de marchandises en unités de chargement (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques); acheminement global en une chaîne de transport continue Trafic longues distances Trafic national et international entre les grands centres, autofinancé, c.-à-d. sans indemnité. Trafic régional Transports au sein d'une région (à l'exception du trafic exclusivement local), et trafic avec des régions voisines, même étrangères. Ce trafic a lieu toute l'année, et les lignes assurent la desserte. Le trafic régional peut circuler sur le rail, la route (bus, bus à la demande), par bateau ou installation de transport à câbles.

5039 Annexe 1 Vue d'ensemble du volume d'investissements des projets FTP (état juin 2004) Les chiffres ci-après donnent une vue d'ensemble du volume d'investissements des projets FTP. Le premier tableau contient des indications sur l'état actuel, toutefois, avec différents états des prix, car les grands projets ont été adoptés à des dates différentes. Le deuxième contient toutes les indications converties sur la base des prix de 1995, afin de permettre une comparaison du volume d'investissements actuel par rapport au projet FTP de 1995. Prière de considérer la base de prix! Les indications ci-après se rapportent à des périodes différentes. Vue d'ensemble du volume d'investissements des différents projets FTP Tous les montants en 1000 CHF "Sunk Costs" Fonds résid. (coûts avant 1998) 1 2 3 (4=1-2-3) NLFA 1, phase 1 [1] 11'320'000 622'859 10'697'141 Surveillance du projet 76'000 27'563 48'437 Axe Lötschberg 3'789'000 208'707 3'580'293 Axe Gothard 6'526'000 350'140 6'175'860 Aménagement de la Surselva 123'000 28'859 94'141 Raccordement

Suisse orientale 151'000 6'668 144'332 Aménagements SG-ArthGoldau 57'000 922 56'078 Aménagements reste du réseau 230'000 0 230'000 Réserves 368'000 0 368'000 NLFA 1, phase 2 (libérat. partielle) [1] 2'243'000 2'243'000 Axe Gothard (Ceneri) 1'403'000 1'403'000 Aménagements SG-ArthGoldau 34'000 34'000 Réserves 806'000 806'000 Crédit additionnel; réserves NLFA [1] 900'000 900'000 Rail 2000 1ère étape [2] 7'400'000 1'591'400 1'500'000 4'308'600 Mesures anti-bruit [3] 1'854'000 0 1'854'000 Première phase racc. LGV [4] 665'000 665'000 1ère phase invest. en CH (y c. réserves) 360'000 360'000 1ère phase invest. en F et D 305'000 305'000 NLFA 1, phase 2 (partie bloquée) [1] 1'141'000 1'141'000 Racc. Suisse orientale, TBZ et Hirzel 841'000 841'000 Aménagements reste du réseau 300'000 300'000 2ème phase raccordement LGV [4] 635'000 635'000 Rail 2000 2ème étape [5] 5'900'000 5'900'000 Fonds résiduels Rail 2000 1ère étape [2] 1'500'000 1'500'000 [3] Etat des prix 1998; AF du 6 mars 2000 sur le financement des mesures visant à réduire le bruit émis par les chemins de fer [4] Etat des prix 2003; Message du 26 mai 2004 relatif à la loi fédérale sur le raccordement aux LGV [5] Etat des prix 1995; Message du 26 juin 1996 sur le FTP, page 173 [1] Etat des prix 1998; arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global de la NLFA [2] Etat des prix 1993; arrêté fédéral du 17 décembre 1986 sur un crédit d'engagement pour réaliser le projet RAIL 2000; Rapport du 11 mai 1994 sur la première étape de RAIL 2000 Projets FTP avec AF et dont les moyens financiers sont libérés Crédits d'engagement (CE) à la charge du fonds FTP Projets FTP avec arrêté fédéral Crédit d'engage- ment prévu Projets FTP soumis à évaluation lors de la vue d'ensemble 2007/08

5040 Tous les investissements en milliards de francs, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 = 8-6 base des prix 1995 Chiffres FTP, y c. ICHA; renchéris- Chiffres FTP, y c. ICHA; renchéris- Chiffres FTP, hors ICHA; renchéris- Coûts finals probables Différence sement NLFA calculé av. ZIW sement NLFA calculé av. NIR sement NLFA calculé av. NIR à 30.6.2004, hors TVA col. 6 à col. 8 Grand projet Ouvrage Investissements arrêté FTP Total par grand projet Total par grand projet Total par grand projet Coûts finals probables Total par grand projet RAIL 2000 1ère étape 7.50 7.50 7.25 5.77 2ème étape 5.90 5.90 5.70 5.70 NLFA Surveillance du projet 0.07 0.08 0.07 0.09 Axe Lötschberg 2.98 3.22 3.11 4.05 Axe Gothard (Gothard et Ceneri) 7.16 7.73 7.47 9.36 Aménagement Surselva 0.11 0.12 0.12 0.11 Racc. Suisse orientale 0.92 0.99 0.96 0.92 Aménagements St-Gall - Arth-Goldau 0.08 0.09 0.08 0.10 Aménagements reste du réseau 0.51 0.55 0.53 0.77 Réserve 1.77 1.91 1.85 Raccordement LGV 1ère phase 0.61 2ème phase 0.55 Mesures anti-bruit 2.25 2.25 2.25 2.25 2.17 2.17 1.38 1.38 -0.79 TOTAL paquet FTP 30.45 30.45 31.54 31.54 30.47 30.47 29.41 29.41 -1.06 Remarques concernant le tableau: 1) Tableau sur la base du message FTP, p. 173 (raccordement Suisse orientale complété par "Hirzel" [+200 Mio. Fr.]; réserve en tant que rubrique séparée, y c. réserve pour Hirzel [+20 Mio]) 2) Tous les investissements en milliards de francs aux prix de 1995 3) Conversion des colonnes 1/2 dans les colonnes 3/4: les investissements de la NLFA ont été initialement calculés sur la base des prix de 1991. Avec le message FTP, les coûts d'investissements ont augmenté sur la base du ZIW pour correspondre aux prix de 1995. Depuis lors, le renchérissement est calculé avec le NIR, qui reflète mieux l'évolution des prix dans la construction des tunnels. 4) Mesures anti-bruit: la différence repose en partie sur de nouvelles solutions techniques; le crédit d'engagement "mesures anti-bruit" a été fixé à 1.854 milliard de francs (prix de 1998), il a donc été réduit par rapport au message FTP de 1995. 5) Le calcul du renchérissement se base sur les indices suivants: Indice zurichois du coûts de la construction de logements (ZIW): Indice de renchérissement LGV Taux ICHA = 3.5% 1991 (oct. 91) = 119.3 (ICHA) 1995 (oct. 94) =

100.0 1995 (oct. 94) = 113.2 (ICHA) 2003 (oct. 03) = 109.6 1998 (oct. 98) = 111.4 (ICHA)  
Indice de renchérissement de la NLFA (NIR): Indice de renchérissement B21 1991 = 100.0  
1993 = 175.7 1995 = 102.5 1995 = 176.7 1998 = 105.9 1.20 1.20 12.95 1.16 1.16 1.20 13.60  
14.69

#### **E. 40**

Cahier Numero Geschäftsnummer 04.056 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum  
12.10.2004 Date Data Seite 4977-5052 Page Pagina Ref. No 10 138 016 Die elektronischen  
Daten der Schweizerischen Bundeskanzlei wurden durch das Schweizerische Bundesarchiv  
übernommen. Les données électroniques de la Chancellerie fédérale suisse ont été reprises  
par les Archives fédérales suisses. I dati elettronici della Cancelleria federale svizzera sono  
stati ripresi dall'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte  
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.