

Le développement du rail ? Un beau bazar

La mobilité revêt une importance croissante, mais elle a aussi son prix. Les infrastructures de transport doivent donc être développées là où la demande est la plus forte et si les clients sont d'accord de participer aux coûts. Le Conseil fédéral a présenté sa proposition sous la forme du projet de financement et d'aménagement des transports publics (FAIF). Dans un premier temps, 3,5 milliards de francs seront investis d'ici à 2025. Le projet renferme toutefois des défauts de taille : le financement par les usagers est totalement insuffisant. Et la sélection des projets se transforme régulièrement en bazar régi par des intérêts de politique régionale. Divers groupes d'intérêt ont réussi à ficeler un paquet deux fois plus coûteux que celui du Conseil fédéral. Comme si tout cela était gratuit. Au-delà d'un réseau routier bien développé, la Suisse a besoin d'infrastructures ferroviaires performantes. Mais ce n'est pas une raison de jeter par-dessus bord tous les principes financiers et économiques. Pour choisir les projets qui bénéficieront d'un financement national, il importe d'adopter une optique nationale et d'établir des priorités sur la base de critères clairs de rentabilité macroéconomiques et de gestion d'entreprise. Les souhaits légitimes relevant de la politique régionale doivent aussi être évalués sur cette base. Le développement de subventions croisées entre les modes de transport et les hausses d'impôt cachées, via le maintien du pour-mille de TVA, sont à écarter. Les citoyens ont approuvé les hausses en faveur du fonds FTP et de l'AI uniquement parce qu'elles étaient temporaires. La participation accrue des usagers au financement du rail, qui se fait attendre depuis longtemps, est le seul modèle durable qui respecte le principe de causalité.