economiesuisse

Le rail reçoit de beaux cadeaux fleurant bon la politique régionale

En même temps que le froid et les premiers flocons de neige, Saint-Nicolas a fait un passage en Suisse. S'il était venu un peu plus tôt, il aurait pu en profiter pour rappeler au Conseil des États la situation budgétaire et tenter encore une fois de le raisonner avant ses délibérations sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Comme cela n'a pas été le cas, la Chambre des cantons a pu tranquillement étoffer le catalogue des projets, doublant presque l'ardoise des contribuables : 6,4 milliards au lieu des 3,5 milliards prévus initialement – un beau cadeau pour la politique régionale !
L'importance d'une infrastructure de transport performante n'est pourtant pas contestée en Suisse. Et nous payons un prix élevé pour cela. Le rail, à lui seul, reçoit 4,8 milliards de subventions annuelles. Autrement dit, le contribuable finance déjà la moitié de chaque billet de train. Selon la décision du Conseil des États, il devrait à nouveau passer à la caisse avec l'augmentation de la TVA et de l'impôt fédéral. Souhaitons-nous réellement consacrer 500 millions de francs pour chaque minute gagnée sur la ligne entre Coire et Zurich ? Même Benedikt Weibel, un partisan invétéré du rail, dénonce très justement un tel investissement.

Nous avons besoin, pour nos infrastructures ferroviaires, d'un financement durable et économiquement correct qui prenne également en considération les coûts d'exploitation et d'entretien consécutifs. Les projets doivent être évalués de manière uniforme sur la base de critères de rentabilité de gestion d'entreprise et d'économie publique et des priorités établies sur cette base. Il reste à espérer que le Conseil national examinera d'un œil critique la liste des souhaits du Conseil des États, qu'il assumera, une fois n'est pas coutume le rôle de la « chambre de réflexion » et recentrera clairement le projet.