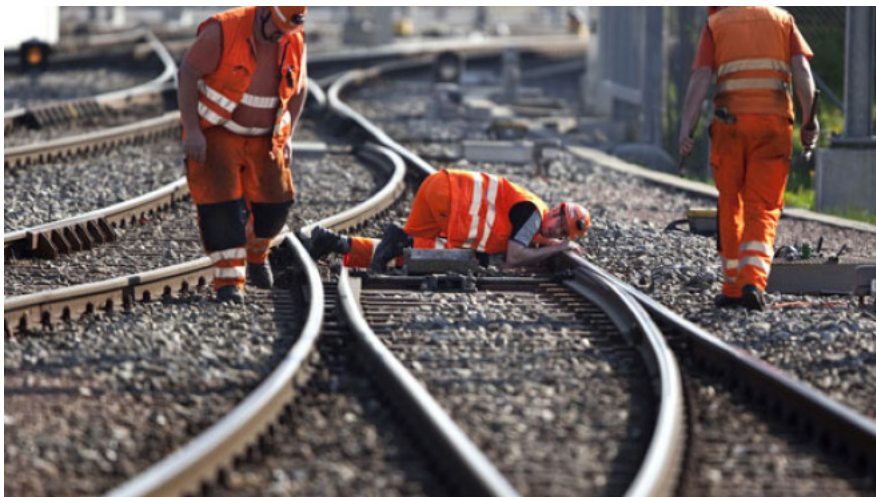




Rail : augmenter les moyens ne résoudra pas les problèmes

Alors que le flou règne par rapport à l'avenir financier des infrastructures ferroviaires, des représentants des transports publics réclament déjà des moyens supplémentaires. Avant de réfléchir à de nouvelles dépenses il importe de résoudre les problèmes de financement fondamentaux que connaissent les transports publics.

Une âpre bataille se prépare en lien avec le projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Les régions se disputeront pour que les projets ferroviaires qui les intéressent l'emportent. Toutefois, avant que les moyens puissent être dépensés, il faut déterminer comment ces projets seront financés. Se contenter de transférer les problèmes de financement du rail à la route serait malhonnête. Or c'est précisément ce que prévoit le FAIF : les ressources manquantes seraient puisées dans les recettes générées par la route.

À l'heure actuelle, les usagers du rail n'assument pas même le quart des coûts d'exploitation et d'entretien. Malgré cela, il est prévu que des recettes fiscales générées par l'essence (impôt sur les huiles minérales) soient transférées au rail. Et ce alors même que le financement des routes connaît de graves problèmes. En témoignent le relèvement annoncé du prix de la vignette et celui de l'impôt sur les huiles minérales. Si les agglomérations ont besoin d'infrastructures routières performantes et en bon état, celles-ci jouent aussi un rôle essentiel pour les régions périphériques.

Le problème de financement des transports publics est de nature structurelle. Les clients du rail voyagent trop bon marché, car leurs trajets sont fortement subventionnés. Cette situation stimule la demande. En conséquence, des extensions du réseau ferroviaire sont réclamées, les offres sont améliorées (sans

que les prix soient ajustés à la hausse) et le trafic augmente encore. Des représentants des transports publics dénoncent les mêmes effets du côté du trafic routier – à la nuance près que les automobilistes assument eux-mêmes les coûts d'exploitation et d'entretien occasionnés. En outre, est-il judicieux de favoriser le mitage du territoire par le biais de tarifs ferroviaires subventionnés ?

Le projet FAIF – que le Parlement commence à examiner ces jours –, prévoit de financer les coûts d'investissements et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire par une même caisse, ce qui constitue un premier pas dans la bonne direction. La concurrence en vue de l'allocation des moyens à disposition incitera au moins à fixer des priorités. Par le passé, trop de dépenses ont été réalisées, sans que la question des coûts d'entretien croissants ne soit réglée. Les ressources pour la réalisation des travaux étaient disponibles – et l'entretien a été laissé à la charge de la caisse générale de la Confédération. Compte tenu des moyens limités à disposition et de la nécessité d'avoir une planification réaliste, il faut développer les infrastructures par étapes comme le prévoit très justement le Conseil fédéral. Les projets doivent être sélectionnés avec soin afin que l'avantage procuré à l'économie et à la société par chaque franc investi soit maximal. Il est difficile de dire aujourd'hui si les projets proposés dans le cadre du projet FAIF satisfont ces conditions. Les critères utilisés et leur pondération ne sont pas suffisamment clairs.

En tout état de cause, il serait erroné d'accroître le volume de financement en raison de la difficulté d'établir des priorités et du nombre de demandes régionales à satisfaire. Il n'est pas possible de financer les 2,5 milliards de francs supplémentaires réclamés par les représentants du rail pour la première étape. Quant à la proposition de renoncer au remboursement et à la rémunération des dettes du fonds pour le financement des projets d'infrastructures publics (FTP) pour dégager les moyens nécessaires, elle remettrait non seulement en question la crédibilité des solutions précédemment acceptées (arrêté FTP), mais feraient également douter des nouvelles solutions prévues par le Conseil fédéral et réclamées par les représentants des transports publics. Peut-on croire que les promesses faites en lien avec le projet FAIF seront tenues quand celles en lien avec le fonds FTP **ne l'ont pas été et ne le sont pas** ? C'est une question de crédibilité. Il convient de résoudre les problèmes de financement fondamentaux des transports publics avant de penser à une augmentation des dépenses. Remettre le débat à plus tard n'est plus acceptable, tout comme le simple transfert du problème à d'autres domaines.