



FAIF : le Parlement doit enfin débattre des questions brûlantes

Le Conseil des États va se pencher pour la première fois au cours de la session d'hiver sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Dans ses délibérations, la commission parlementaire compétente s'est malheureusement limitée à l'infrastructure ferroviaire et n'est pas du tout entrée en matière sur les aspects financiers fondamentaux du projet. Ce point doit être repris lors des délibérations parlementaires.

Le projet FAIF est très complexe. Outre le développement de l'infrastructure, il concerne aussi d'importantes questions de politique financière et fiscale. Il prévoit un relèvement de l'impôt fédéral direct qui, pour la première fois dans l'histoire, devrait être affecté. Selon la volonté de la commission, la TVA elle aussi serait augmentée. De plus, l'attribution des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, qui doit en principe servir à financer la route, irait une fois de plus au financement du rail, et ce pour une décennie. Pendant ce temps, l'argent ferait défaut pour éliminer les goulets d'étranglement sur la route. En plus, la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) devrait surtout servir à l'avenir à financer le développement du transport des personnes, plutôt que de favoriser le transfert de marchandises de la route au rail.

Ces points et d'autres aspects très importants n'ont guère été traités au sein de la commission, qui s'est concentrée exclusivement sur le développement du rail. Les 3,5 milliards initialement prévus pour la première étape d'aménagement de l'infrastructure sont montés à 6,4 milliards.

L'infrastructure ferroviaire est sans aucun doute un dossier important. Nous sommes en effet confrontés à de nombreuses impasses, actuelles ou prévisibles. Mais il est tout aussi évident que plus l'infrastructure se développe, plus les coûts

d'exploitation et d'entretien augmentent. Or, la commission ne s'est pas prononcée sur les coûts qui découleraient des projets supplémentaires souhaités. Même la version du Conseil fédéral à 3,5 milliards suscite des questions. Ainsi, le plafonnement de la réduction des frais de transports publics accordée aux pendulaires n'est pas une mesure acceptable sans autre. Quant à la proposition de créer un fonds d'infrastructure ferroviaire non limité dans le temps, elle doit aussi être débattue. Elle ancre pour longtemps une solution au niveau constitutionnel, sans possibilité d'y apporter un jour des corrections.

La commission n'a pas répondu à ces questions centrales de politique financière et fiscale. Pour l'économie, le projet sous sa forme actuelle n'est pas mûr pour être voté. Le Parlement doit maintenant aborder les questions ouvertes et ne pas se lancer tête baissée dans les débats, avec les préoccupations régionales comme feuille de route.