



« L'idée de mettre en place des transports ferroviaires ouverts et transfrontaliers n'a rien de nouveau, ni d'extrême »

Infrastructures

Davantage de trains – Un trafic ferroviaire international fluide est un vrai service public!

24.01.2024

D'un coup d'oeil

L'idée de mettre en place des transports ferroviaires ouverts et transfrontaliers n'a rien de nouveau, ni d'extrême. Pour renforcer le rail, il faut le soutenir.

Il y a 25 ans, la Suisse signait l'accord sur les transports terrestres avec l'UE et elle a très bien fait. Grâce à cet accord, nous avons pu transférer une grande partie du trafic de marchandises à travers les Alpes de la route au rail, assurer le financement de nos infrastructures ferroviaires, ou encore obtenir l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit pour les poids lourds. L'ouverture réciproque du transport international de voyageurs figure également dans l'accord sur les transports terrestres, depuis le début. Les critiques actuelles des syndicats arrivent donc bien tard, d'autant plus qu'ils ont aussi soutenu l'accord à l'époque. Le Conseil fédéral et l'UE souhaitent enfin mettre en œuvre l'ouverture des transports ferroviaires décidée alors, qui ne présente que des avantages pour la Suisse:

- **De meilleures connexions vers toute l'Europe:** Le rail est porteur de grands espoirs pour rendre les transports climatiquement neutres à l'avenir. Il est censé concurrencer les vols moyen-courriers en Europe, ce qui nécessite des systèmes ferroviaires compatibles. On le voit bien, car de nombreuses destinations européennes de premier plan comme Rome, Marseille ou Bruxelles ne sont pas accessibles directement depuis Zurich, Berne ou Bâle. Lever enfin des barrières (ferroviaires) dommageables fera émerger une offre plus diversifiée pour les clients. Cela ne fait pas de mal au système ferroviaire suisse et cela permettra à davantage de personnes de bénéficier d'une mobilité respectueuse du climat. Personne ne peut le contester.
- **Des garanties pour le système suisse:** Les mises en garde contre la disparition de notre service public relèvent du populisme bon marché. En effet, les offres de transport public à l'intérieur du pays ne sont pas concernées par cette ouverture. Pour le trafic transfrontalier, les conditions restent les mêmes pour toutes les sociétés de chemin de fer et la Suisse conserve le dernier mot sur son réseau ferroviaire. Toute société de chemin de fer qui souhaiterait circuler en Suisse à l'avenir aurait besoin d'autorisations étendues et devrait adhérer entièrement aux systèmes suisses: conditions de travail, égalité des personnes handicapées, système tarifaire, horaire cadencé et système des sillons. La Confédération s'assurerait ainsi que de nouvelles liaisons ferroviaires internationales n'enrayent pas le mécanisme d'horlogerie des transports publics suisses, mais le complètent judicieusement.

- **Développer l'offre dans l'intérêt de la collectivité:** À l'heure actuelle, ce sont principalement les CFF qui décident avec quelles sociétés de chemin de fer étrangères ils souhaitent collaborer et selon quelles modalités. Il n'est pas rare que les intérêts du groupe soient au premier plan. D'ailleurs, les syndicats pensent, eux aussi, d'abord à eux-mêmes. L'ouverture du trafic ferroviaire international aurait pour effet de placer les intérêts de la Suisse au centre des préoccupations. La Confédération pourrait décider, à l'avenir, dans l'intérêt général, quel train international circule en Suisse, quand et où.

La Suisse disposerait ainsi d'un accord équilibré et de qualité. Un réseau ferroviaire qui ne s'arrête pas à la frontière est un atout pour notre service public.

La version originale de cet article a paru le 24 janvier 2024 dans le Tages-Anzeiger.



Lukas Federer

Responsable du département Énergie, environnement, infrastructures et numérisation, membre de la direction élargie