



**Association européenne pour le
développement du transport ferroviaire
Section suisse – AEDTF-CH
www.aedtf.ch**

N réf: Secr-200511 / RK-A-856-104-022-01 Total: 8'125 si

Page 1 de 3

Nombre de signe du texte principal:6'206

Communiqué de presse du lu 11 mai 2020

Voyages internationaux après la crise du Covid-19 : quelle place pour le rail?

Beaucoup espèrent que le processus de déconfinement tant attendu soit l'occasion de repenser le «monde d'après» selon les principes du développement durable. Pour ce qui est du transport des voyageurs à travers l'Europe, notre Association demande qu'un nouvel équilibre entre le train et l'avion soit favorisé et que le rail retrouve le rôle majeur qu'il avait autrefois. Au trafic aérien les déplacements professionnels encore nécessaires et les trajets les plus longs; au rail les relations sur les courtes et moyennes distances, le trafic de loisirs et les voyages où le temps peut jouer un rôle secondaire. L'effort doit être mis sur le développement de relations ferroviaires modernes (confortables), directes (sans changement) et pratiques (billetterie harmonisée); atteindre Londres, Bruxelles, Rome, Barcelone, Nice ou Amsterdam par train direct au départ de la Suisse doit redevenir une évidence. Outre la volonté politique, une simplification administrative est nécessaire. Enfin, cette redéfinition des rôles peut être mise à profit pour stimuler des reconversions professionnelles au bénéfice de toutes les parties.

De manière très brutale, la pandémie du Covid-19 a provoqué un **arrêt presque total des voyages internationaux**, le volume du trafic aérien, ferroviaire et routier retrouvant celui des années 1950. Les observations faites dans les milieux naturels ainsi que les images satellites montrent une diminution très nette de la pollution de l'air. Ce dernier n'a plus été aussi pur depuis des décennies.

Le **confinement** actuel est une très lourde épreuve, et nous souhaitons tous une reprise rapide des activités économiques, culturelles, sportives et de loisirs. Souhaitons-nous pour autant qu'elles reprennent «comme avant», en ne retenant de cette terrible crise sanitaire que le souvenir d'une parenthèse

malvenue? Non. Alors que beaucoup se laissent surprendre positivement par le calme soudainement imposé, n'avons-nous pas une occasion unique de **repenser notre mode de vie**, en osant laisser de côté la frénésie passée pour prendre résolument le virage de la bienveillance et de l'écologie?

Notre Association s'est fixée comme objectif la **promotion du rail au niveau européen**. Que pouvons-nous raisonnablement proposer et souhaiter? Pour ce qui est du transport des voyageurs, nous pensons qu'un nouvel **équilibre entre le train et l'avion** doit être favorisé, dans le cas présent clairement au bénéfice du chemin de fer.

Au **trafic aérien** les vols longs et moyens courriers, les déplacements professionnels indispensables et les trajets les plus longs; **au rail** les relations sur les courtes et moyennes distances, le trafic de loisirs et les voyages où le temps peut jouer un rôle secondaire.

En clair, nous devons viser le **remplacement** de cette multitude de vols nuisibles qui saturent le ciel par des relations ferroviaires internationales modernes (confortables), directes (sans changement) et pratiques (billetterie harmonisée). Des villes comme Londres, Bruxelles, Rome, Barcelone, Nice ou Amsterdam doivent être atteignables par train direct au départ de la Suisse. Accessoirement, on peut souhaiter la diminution du nombre global de ces nombreux vas-et-vients autojustifiés par le seul besoin de consommer; concrètement, remplacer la quantité par la qualité.

Outre sa **parcimonie** d'émission de CO₂, le train possède nombre d'atouts, telles les possibilités de desservir des villes intermédiaires, de se détendre et d'apprécier le temps présent et, dans des cas, encore hélas trop peu nombreux, d'y dormir et d'économiser ainsi une nuit d'hôtel.

Au **niveau politique**, il est nécessaire de faciliter une telle évolution, notamment en requalifiant le système ferroviaire européen comme un élément clé du développement durable, en lui redonnant la cohérence continentale qu'il avait autrefois, et surtout en le libérant de la **seule logique de rentabilité économique** auquel il a été contraint par des directives successives. Enfin, il faut raccourcir les délais administratifs. Une compagnie aérienne ouvre une ligne en moins d'une année alors que près de trois ans sont nécessaires à la mise en place d'un train international.

Actuellement, les réglementations différentes, la multiplication des règles, la bureaucratie tatillonne et le prix élevé des sillons finissent par dissuader nombre de candidats. Une réforme des législations ferroviaires européennes doit être engagée rapidement, afin de retrouver le dynamisme et la collaboration qui existaient, pour les trains de jour comme de nuit, avant la création de l'UE, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes. Les trains passaient alors facilement les frontières. Un très bon exemple est la rame TEE (*Trans-Europ-Express*) électrique des CFF qui, dès 1961, effectuait la relation entre Paris et Milan via Lausanne et Brigue en un temps record.

En 2020, une rame *TGV Duplex Lyria* ne peut plus rouler sur la ligne du Simplon, faute d'être compatible avec le nouveau système de signalisation ETCS mis en place par les CFF et faute de financement pour monter ce système sur la rame!

Dans un avenir assez proche, conformément au **principe du pollueur-payeur**, les compagnies aériennes qui auront survécu au trou d'air actuel ne

pourront probablement plus proposer des vols à des prix aussi bas que ce que nous avons connu (quelques dizaines de francs pour un vol Genève–Barcelone par exemple).

Actuellement, plusieurs opérateurs ferroviaires manquent toujours de conducteurs ou d'agents d'accompagnement. N'y a-t-il pas ici des **possibilités de reconversion** au bénéfice de toutes les parties? Les pilotes, stewards et hôtesses touchés par le redimensionnement prévisible de l'aviation civile retrouveraient un emploi dans un secteur similaire et apporteraient leur expérience pour la mise en place réussie des nouvelles relations ferroviaires internationales.

En résumé, une **façon de voyager de manière plus éco-responsable est devant nous**: les gouvernements peuvent et doivent agir dès maintenant. L'infrastructure existe; mettons-là en valeur! Utilisons cette épreuve pour un nouveau départ, pour le bien-être de toutes et tous, et de notre planète.

AEDTF-CH

L'Association européenne pour le développement du transport ferroviaire (AEDTF) a pour objet le développement et la promotion du transport ferroviaire en Europe, tant des voyageurs que des marchandises. Elle intervient directement auprès des autorités politiques et administratives, des exploitants, des constructeurs de matériels ferroviaires, des associations d'usagers des transports ou d'amis du rail, et plus généralement auprès de tous ceux qui sont concernés par l'objet de l'Association. Le champ d'activité de l'AEDTF s'étend à l'ensemble des lignes ferroviaires, quelles que soient leur type (y compris l'urbain).

La section suisse (AEDTF-CH) a été créée en mars 2017 afin de relayer les activités de l'AEDTF en Suisse. En collaboration avec l'entité faîtière et les autres sections de l'AEDTF, elle intervient auprès des autorités politiques concernées et des exploitants afin de défendre, promouvoir et développer le rail en Suisse, y compris les liaisons internationales (à longue distance et à courte distance, comme le trafic transfrontalier).

Ces interventions visent à favoriser les choix politiques et les financements nécessaires en faveur du rail; elles s'inscrivent dans les engagements pris par la Suisse en faveur du climat.

Contact

Pour en savoir plus: <http://www.aedtf.org> et <http://www.aedtf.ch> . Retrouver ce communiqué de presse sous <http://www.aedtf.ch/presse> .

Se tiennent volontiers à votre disposition pour plus de renseignement ou pour un entretien:

- *Pierre Weiss*, président, T 022 752 35 31, M 079 412 84 11, pierre.weiss@aedtf.ch;
- *Samuel Pellissier*, vice-président, M 078 609 10 93, samuelpellissier2002@yahoo.fr.