

Septembre 2020

# Transports ferroviaires internationaux: les revendications de l'ATE

Grâce à la situation centrale de la Suisse, de nombreuses villes et régions d'Europe sont facilement accessibles en train. Dans un rayon de 800 km – et jusqu'à 1200 km pour le train de nuit – le rail a tout le potentiel pour constituer une option plus attrayante que l'avion. Mais aujourd'hui, 81% des voyages se font en avion – et sont responsables de 20% de l'impact climatique de la Suisse. Le train est nettement plus respectueux du climat.

Pour que le train devienne le moyen de transport de premier choix pour les voyages en Europe, d'importants progrès sont nécessaires. L'ATE identifie cinq axes prioritaires d'amélioration pour moderniser les chemins de fer en Europe.

## 1. Simplifier la vente des billets

Pouvoir concocter ses itinéraires en Europe, réserver sa place et acheter son billet en quelques clics via internet et pouvoir ensuite voyager avec un seul titre de transport (aussi électronique): ce qui est la norme depuis des décennies pour les transports aériens doit l'être aussi pour le rail. Mais comme les systèmes de vente de billets des différentes entreprises de chemin de fer ne sont pas compatibles entre eux, obtenir un seul et même titre de transport est bien davantage l'exception que la règle.

Par sa pétition «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe», l'ATE – et quelque 6400 cosignataires – demande au Conseil fédéral de s'investir auprès de l'Union européenne, afin que celle-ci prenne les mesures suivantes:

- Généraliser le principe de «1 voyage – 1 billet» dans l'Europe entière. Ce principe est appliqué en Suisse depuis bien longtemps auprès de plus de 240 entreprises de transport. On y voyage avec un seul et même titre de transport, valable auprès de chacune de ces entreprises.
- Rendre les divers systèmes de vente de titres de transport des entreprises ferroviaires européennes entièrement compatibles et librement accessibles entre eux et ce, le plus vite possible. Assurer à chacune des entreprises de transport l'accès illimité à l'éventail de billets de toutes les autres entreprises de transport de l'UE et permettre l'émission et le contrôle de billets uniques pour l'intégralité du parcours.
- Créer un système paneuropéen permettant l'utilisation des titres de transport électroniques (e-tickets), avec le soutien actif de la Suisse, en tenant compte des expériences et du savoir-faire de notre pays sur le principe de «1 voyage – 1 billet».

La pétition «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe» a été déposée auprès de la Chancellerie fédérale le 3 septembre 2020, munie de environ 6400 signatures.

## 2. Davantage de trains de nuit

Les nœuds ferroviaires de nos proches voisins européens que sont Paris, Milan et Munich sont aujourd'hui bien desservis à partir de la Suisse, ou le seront prochainement. L'ATE s'en félicite. Par contre, l'offre en trains de nuit est très lacunaire.

Un sondage effectué par l'ATE au printemps 2019 a démontré que plus de deux tiers de la population suisse souhaiteraient voyager davantage en train de nuit. Or l'offre en trains de nuit est actuellement largement insuffisante.

- Des trains de nuit devraient idéalement desservir les métropoles européennes qui sont les principales destinations des vols moyen-courriers et qui sont à plus de six heures de train. En plus des liaisons déjà existantes, les destinations suivantes devraient aussi être desservies par des trains de nuit : Amsterdam, Copenhague, Rome, Barcelone, Nice et Londres.
- La Confédération doit s'engager pour améliorer le transport ferroviaire international, tant sur le plan financier qu'en fixant des objectifs clairs. En outre, elle devrait soutenir financièrement les CFF et ses partenaires dans l'exploitation de liaisons souhaitées, mais qui ne sont éventuellement pas rentables.

## 3. Abolir les privilèges fiscaux du transport aérien

Le rail ne peut guère concurrencer les vols trop bon marché. Or ces tarifs avantageux ne sont possibles que grâce aux subventions dont bénéficie le transport aérien international : celui-ci est exonéré de la TVA et le kérosène n'est pas soumis à la taxe sur les huiles minérales. Qui plus est, les coûts externes élevés qu'engendre l'aviation sont supportés par la collectivité. Par ailleurs, beaucoup d'aéroports bénéficient d'aides financières. Cette situation réduit la compétitivité du train face à l'avion.

- L'ATE demande l'introduction de la taxe sur les billets d'avion.
- L'exemption de la taxe sur les huiles minérales dont bénéficie le secteur aérien doit être abolie et toute autre forme de subventionnement supprimée.
- L'intégralité des coûts externes liés au transport aérien doit être internalisée.

## 4. Soutenir le transport ferroviaire

En Suisse, on exige que le transport ferroviaire international de voyageurs couvre ses coûts d'exploitation. Or celui-ci est soumis à des coûts élevés: notamment les tarifs appliqués aux sillons, c'est-à-dire le prix à payer pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. En Suisse et dans l'Europe entière, le train doit être davantage soutenu en sa qualité de mode de transport respectueux du climat. Une réduction des tarifs appliqués rendrait les voyages internationaux en train meilleur marché. A relever que les trains de nuit, du fait de leur vitesse modérée, entraînent des coûts moins élevés pour l'infrastructure.

- Les tarifs des sillons appliqués au transport ferroviaire international de voyageurs doivent baisser, en particulier pour les trains de nuit.
- Le Conseil fédéral doit étudier des mesures supplémentaires visant à favoriser un transfert des déplacements en avion vers le chemin de fer.

## 5. Un meilleur service à la clientèle

Etant donné que les voyages internationaux sont souvent vendus comme l'addition de plusieurs voyages distincts et non comme un seul et même voyage, les correspondances ne sont pas garanties. En Europe, le droit à une solution de rechange à la poursuite du voyage n'est admis qu'à partir d'un retard de plus d'une heure – or un voyage peut déjà capoter en raison d'un retard bien moindre.

Par rapport à l'avion, le rail accuse, en matière de service à la clientèle et de convivialité, un grave retard qu'il serait temps de combler. Davantage de créativité et de serviabilité seraient souhaitables pour rendre les voyages en Europe plus attrayants et plus fiables.

- Les compagnies ferroviaires doivent pouvoir garantir les correspondances sur les principales lignes européennes – ou permettre la poursuite du voyage avec la prochaine correspondance.
- Des offres spécifiques qui permettraient de rendre les voyages en train plus attractifs manquent encore, comme par exemple un service de bagages pour les voyages internationaux.