

L'Europe ferroviaire fait du «stop-and-go»

TRANSPORTS Quatre pays, dont la Suisse, signent une déclaration d'intention visant à promouvoir les liaisons ferroviaires sur le continent européen. Le même jour, la Suisse coupe ses lignes en direction de l'Italie

BERNARD WUTHRICH, BERNE

 @BdWuthrich

Quatre pays européens, l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse et la France, ont signé mardi une déclaration d'intention visant à promouvoir les relations ferroviaires en Europe. Cette perspective ouvre l'«âge d'or de l'après-covid», selon l'expression du ministre allemand des Transports, Andreas Scheuer, lors d'une conférence de presse internationale en ligne. Or, le même jour, les CFF annoncent l'interruption des liaisons ferroviaires entre la Suisse et l'Italie pour des raisons de politique sanitaire.

Le développement du rail est la réponse que plusieurs pays européens souhaitent apporter au déclin du transport aérien. Celui-ci subit un double coup d'arrêt. D'un côté, la crise sanitaire a cloué les appareils au sol. De l'autre, les préoccupations climatiques promettent à l'aviation des lendemains difficiles. «L'accroissement de l'offre ferroviaire répond aussi à une demande de la jeunesse, qui a moins envie de prendre l'avion. Cette tendance venue du nord s'est étendue à tout le continent», a déclaré, lors de cette même présentation en ligne, Jean-Pierre Farandou, le patron de la SNCF.

D'abord Zurich-Munich

Cet ambitieux projet européen porte le nom de Trans-Europ-Express 2.0 (TEE 2.0), en référence aux compositions qui, dès les années 1950, ont permis de voyager à travers l'Europe. Les quatre pays signataires s'engagent à développer des «liaisons attractives», nocturnes comme diurnes, entre de nombreuses villes européennes.

Selon les CFF, l'offre existante en trains de nuit au départ de la Suisse devrait comprendre à terme 10 lignes et 25 destinations. Amsterdam, Rome, Barcelone devraient s'ajouter à la liste, qui comprend déjà 11 métropoles, dont Berlin, Hambourg, Vienne, Prague et Budapest. Le service est assuré par les Chemins de fer autrichiens, en partenariat avec les CFF et Deutsche Bahn.

Au changement d'horaire du 13 décembre, la ligne électrifiée Zurich-Munich sera mise en ser-

vice. Le directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), Peter Füglistaler, espère que cette nouvelle relation marquera le coup d'envoi de la construction d'un vaste réseau continental doté de nœuds ferroviaires permettant de relier plusieurs centres urbains.

Mesures sanitaires inapplicables

L'offre s'étoffera progressivement à partir de l'an prochain, annonce Andreas Scheuer. Les pays germanophones sont déjà à l'œuvre. La France va «accrocher son wagon», promet Jean-Pierre Farandou. Des liaisons au départ de Paris en direction de Nice, Bruxelles et Berlin et de l'Italie via la Suisse sont envisagées.

Mais c'est de la musique d'avenir. Pour l'instant, les liaisons ferroviaires vers l'Italie, qui n'est pas partenaire du programme TEE 2.0 pour l'instant, sont mises à l'arrêt. Les CFF et Trenitalia ont en effet annoncé mardi la suspension des relations par train en direction de la Péninsule, cela dès le jeudi 10 décembre et jusqu'à nouvel avis. En cause: un projet de décret du gouvernement italien selon lequel de nouvelles mesures devront être prises pour entrer dans le pays.

Ce document exige, en plus des mesures de protection sanitaire habituelles, une prise de température à bord des trains avant de pénétrer sur le territoire italien. Il est aussi question de présenter un test de dépistage négatif et d'une restriction de la capacité des trains. Les CFF ont estimé qu'ils n'étaient pas en mesure de répondre à de telles exigences. Ils ont décidé de tirer le frein à main.

Dès jeudi, la circulation des Eurocity sera interrompue à Chiasso et à Brigue. Quant aux rames régionales Tilo, elles n'iront pas plus loin que la frontière tessino-lombarde, au moins jusqu'au changement d'horaire de dimanche. Seules les dessertes régionales du BLS entre Brigue et Domodossola continueront de circuler. Cette différence est due au fait que l'autorité de concession pour l'axe transfrontalier qui passe par le tunnel du Simplon est régionale et non nationale.

Ainsi, à moins d'un retournement de situation d'ici à la fin de la semaine, la mise en service du tunnel de base du Ceneri, dimanche, ne profitera qu'au trafic national. Face à la pandémie, la renaissance de l'Europe ferroviaire n'est donc pas pour demain. Au mieux pour après-demain. ■