

## **L'Union syndicale suisse cherche à faire peur: le rail bénéficiera d'un accord avec l'UE**

Les syndicats affirment que les discussions exploratoires avec l'UE mettraient en danger les CFF, ce qui est tout simplement faux.

Je suis dans le train justement. Il n'y a pas beaucoup de voyageurs dans l'IC8 en direction de Romanshorn à 6 heures du matin. Le soleil se lève à peine, l'ambiance est détendue. Pourtant, je suis inquiet: en effet, je lis que, selon l'Union syndicale suisse (USS), les CFF ne recevraient plus de subventions en cas d'accord institutionnel avec l'UE. Nos chers chemins de fer fédéraux feraient face à des difficultés existentielles à cause de l'UE? C'est une affirmation qu'il est facile d'invalider par des faits. Il y a trois points:

### **LES SUBVENTIONS DESTINÉES AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES RESTERONT POSSIBLES**

L'accord bilatéral avec l'UE sur les transports terrestres régit le transport ferroviaire international. Verser des subventions aux transports ferroviaires est autorisé au sein de l'UE et courant dans de nombreux pays européens. Le contribuable a peut-être un autre avis, mais on ne voit pas pourquoi précisément les CFF devraient être privés de subventions.

### **LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EST ENCOURAGÉ EN EUROPE**

Oui, le transport de marchandises est déficitaire. Il l'est à tel point qu'une réforme s'impose. La question de savoir si l'État doit le secourir, et à quelle hauteur, est controversée – mais ce n'est pas lié à l'UE. En effet, les milliards de francs que les syndicats voient passer sous leur nez ne concernent de toute façon que le transport de marchandises national. Et celui-ci n'est pas concerné par l'accord sur les transports terrestres. Sans compter que l'UE a de grands projets pour réduire les émissions de CO2 dans le transport international de marchandises. Rien n'indique que les subventions dans le domaine du transport de marchandises deviendront impossibles. Cela pourrait même être le contraire.

### **LES AIDES D'ÉTAT SONT INTERDITES LORSQU'ELLES FAUSSENT LE MARCHÉ**

Les CFF ont des dettes nettes considérables auprès de la Confédération – plus de 11 milliards de francs pour être précis (état: 2021). Ils doivent payer des intérêts sur ces dettes, aux mêmes conditions que les autres entreprises ferroviaires en Suisse. Autrement dit, ces aides ne faussent pas le marché. Cela ne fera malheureusement pas disparaître la dette, mais les subventions actuelles devraient être compatibles avec la législation européenne sur les aides d'État.

En définitive, peindre le diable sur la muraille en lien avec une future réglementation concernant les transports terrestres ne nous fait pas avancer. Accroître la transparence et innover pourrait en revanche nous faire avancer. Car n'oublions pas que la gauche en particulier place de grands espoirs dans le rail en tant que locomotive d'une mobilité climatiquement neutre sur notre continent. Elle souhaite des liaisons attractives vers toute l'Europe et un chemin de fer moderne et attrayant qui offre aussi des emplois de qualité. Le réseau ferroviaire de l'UE compte 230 000 km au total, celui de la Suisse 5600 km environ. Profitons donc de ces bons augures pour mettre en place une mobilité respectueuse de l'environnement en collaborant avec l'Europe. Sinon, dans dix ans, nous aurons toujours une vingtaine de langues d'exploitation et de panneaux stop différents, mais pas de chemins de fer européens performants pour les personnes qui vivent ici.

L'Union syndicale suisse sait cela bien sûr, car le Conseil fédéral avait clarifié la question en 2019. La question qui se pose est celle de savoir pourquoi elle recourt à cet artifice. Le but est-il de détourner l'attention d'une position défavorable sur les mesures d'accompagnement? Et la prochaine fois, l'USS affirmera-t-elle que les communes ne peuvent plus exploiter et subventionner des piscines couvertes déficitaires ou que nous ne pouvons plus former d'apprentis? Cela donne l'impression qu'aux yeux de l'Union syndicale suisse tous les moyens sont bons pour retarder un accord avec l'Europe. Aux dépens de la Suisse – et du trafic ferroviaire.