

Délaissé par les voyageurs au profit de l'avion, le chemin de fer a encore de nombreux adeptes

# LE TRAIN DE NUIT RÉSISTE

« VINCENT BÜRGY

**Voyages** » Il est 21 h 25 en ce lundi soir et la cohue qui anime habituellement la gare de Vienne aux heures de pointe n'est plus qu'un lointain souvenir. Les voyageurs sont également clairsemés sur la voie 8, où patientent une dizaine de wagons couleur bleu roi. Les voitures de tête de ce convoi des Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) rejoindront Venise et celles de queue Zurich. A cette heure tardive, le Nightjet 466 n'est pas le seul train de nuit au départ de la capitale autrichienne. Hambourg, Düsseldorf, Bratislava, Francfort: des «trains couchettes» sont prêts à rejoindre les quatre coins de l'Europe.

Malgré ce calme apparent sur le quai, les cabines sont pour la plupart bien remplies. Quelque 300 personnes, dont plus d'une trentaine en wagon-lit, vont rallier la Suisse, selon l'un des membres du personnel de bord. Des réservations semblant, en apparence du moins, contredire le désintérêt croissant que subit ce mode de transport.

**«Le train est malgré tout plus sûr que l'avion»**

Klaudia

Marginalisés par l'explosion des vols à bas coûts et certaines lignes ferroviaires à grande vitesse, les trains de nuit ont connu un sérieux coup de frein ces dernières années. Dans toute l'Europe, y compris en Suisse où les CFF se sont retirés en 2009 de ce secteur, l'offre s'est particulièrement réduite. Partout, sauf en Autriche, où la compagnie ÖBB opère seule ou en partenariat 26 lignes de trains de nuit. Un réseau qu'elle continue de développer.

## Pratique et écologique

Cette situation inquiète néanmoins le monde politique suisse. Le conseiller national bernois Jürg Grossen, par ailleurs président des Vert'libéraux, a déposé une interpellation le 21 mars dernier. Objectif: demander une réintroduction des trains de nuit pour offrir «une alternative crédible» à l'avion.

Dans le convoi à destination de Zurich, lequel vient de se mettre en branle et traverse les faubourgs de la capitale, ces préoccupations sont loin d'effleurer les voyageurs. En pleine préparation de sa couchette, Klaudia ne peut s'empêcher de sourire. «Cela fait plus de 30 ans que je n'avais plus pris un train de nuit. Je le faisais surtout lorsque j'étais plus jeune et que j'étudiais. Mais, comme j'ai un vol demain entre Zurich et Miami, je me suis dit que c'était un bon moyen de rejoindre l'aéroport», explique cette retraitée zurichoise habitant Vienne.



Les Chemins de fer fédéraux autrichiens exploitent un réseau de 26 lignes de trains de nuit en Europe, alors que les CFF ont renoncé à ce marché en 2009. Vincent Bürgy

Si sa décision est surtout motivée par des raisons pratiques, plutôt que par des motifs économiques et écologiques, il n'en va pas de même pour Michelle. A la place d'un vol direct entre Dublin et Zurich, plus onéreux, la jeune Américaine a décidé d'atterrir en Autriche et de rejoindre la Suisse d'où partira son avion pour les Etats-Unis par le rail. Cela lui permet aussi d'économiser une nuit d'hôtel. «Ce n'est pas la première fois que j'utilise un train de nuit. Je suis notamment allée de Tanger à Marrakech, au Maroc, ou d'Helsinki jusqu'en Laponie, en Finlande», raconte cette Texane, venant de Houston.

Tandis que les passagers s'habituent à l'étrange promiscuité de la cabine, le convoi file à vive allure. Un trajet que cette dame, souhaitant rester anonyme, connaît bien. «Je travaille à Zurich et je prends ce train environ une fois par mois. Avant je prenais l'avion, mais je préfère ce moyen de transport, car j'ai moins de stress et je peux dormir», explique-t-elle. Est-ce que cela cache aussi des motivations écologiques? «Non, pas du tout et cela n'est pas une affaire d'argent. De toute manière, le billet est payé par mon entreprise.»

Habitée par le bruit du roulement des roues des wagons,

le calme des cabines est tout juste troublé par quelques ronflements et des quintes de toux qui se font entendre à travers les parois. Les voyageurs sont pour la majorité déjà assoupis sur leurs couchettes étroites et un peu bancalées. Klaudia n'en fait toutefoix pas grand cas. «Le train est malgré tout plus sûr que l'avion», juge la sexagénaire.

## Marché de niche rentable

Un argument sur lequel mise également la compagnie nationale autrichienne. Après avoir enregistré une «légère croissance» dans ce marché de niche rentable, avec plus de 1,4 million de passagers en 2018, les ÖBB ont passé commande de 13 nouveaux trains de nuit qui seront dotés d'espaces couchettes innovants, rapporte l'Agence France-Presse. A cela s'ajoutent aussi des tarifs attractifs. Un siège dans un train de nuit reliant Vienne à Berlin, Budapest ou Zurich coûte parfois moins de 30 euros (environ 34 francs, ndlr).

Près de huit heures après son départ de Vienne et plusieurs haltes dans des gares autrichiennes, le convoi se rapproche de sa destination. A peine réveillées, Michelle et Klaudia reçoivent leur petit-déjeuner. Le moment est déjà venu pour elles d'envisager la suite de leur voyage. »

## L'AUTRICHE SE DISTINGUE

### Parmi les pays voisins, tous exploitent des trains de nuit, sauf l'Allemagne.

Se réveiller dans un wagon confortable à Bruxelles, Venise ou Barcelone? Voilà qui n'est plus possible au départ de la Suisse. Remises au goût du jour par l'urgence de réduire l'empreinte carbone, ces liaisons ont pourtant disparu des horaires. Le conseiller national Jürg Grossen (Vert'libéraux, BE) a interpellé le Conseil fédéral en mars, demandant leur réintroduction. Parallèlement, Mathias Reynard (ps, VS) a déposé une motion allant dans le même sens.

Pourquoi les CFF ont-ils abandonné en 2009 les trains de nuit? «Avant tout à cause de la concurrence des vols low cost et de l'amélioration des connexions, notamment vers l'Italie, avec une vaste offre de trains à grande vitesse», explique Ottavia Masserini, porte-parole de l'ex-régie fédérale. Autre argument avancé: la nécessité de remplacer les wagons-lits arrivés en bout de course.

Eric Loutan, président de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (citrap), section Vaud, et fin connaisseur des chemins de fer, évoque le développement du réseau autoroutier qui représente une source de

concurrence additionnelle. Sans parler de la possibilité croissante de rallier plusieurs fois par jour une destination par avion, ce qui modifie la manière de voyager. Le président de la citrap-Vaud ajoute: «Peut-être a-t-on raté la modernisation des trains de nuit.»

## 26 liaisons

Le nombre de lignes de trains de nuit exploitées par les ÖBB

S'il y a une compagnie qui n'a pas manqué ce virage, ce sont les chemins de fer autrichiens (ÖBB). Avec 26 lignes de trains de nuit (voir ci-contre), ils sont leaders parmi les pays voisins. Dernier ajout au réseau: la liaison Vienne-Berlin, exploitée depuis décembre 2018. Quelle est la recette du succès des ÖBB? «Une très bonne gestion, un réseau planifié de manière très précise, différents services et offres adaptés aux besoins des clients», énumère Bernhard Rieder, porte-parole. Il précise que la compagnie ne reçoit aucune subvention étatique pour ses trains de nuit. Et le succès est là, avec 1,4 million de passagers chaque année.

Plus surprenant est l'abandon des trains de nuit par la Deutsche Bahn (DB) en 2016. «On ne comptait plus que 1,3 million de passagers par an, soit 1% du nombre total de voyageurs transportés par la DB», explique la compagnie. Les pertes se montaient en dizaines de millions d'euros. En outre, d'importants investissements étaient nécessaires pour renouveler le matériel roulant, vieux de plus de 40 ans.

Cette situation tranche avec celle de l'Italie. Tous les jours, ce sont 20 trains de nuit qui y circulent, et même 24 le week-end. Les différentes lignes connectent le nord du pays avec le centre et le sud. Le nombre annuel de passagers est de 1,8 million. «Des investissements significatifs sont planifiés pour améliorer la régularité et le confort», précise Luigi Cipriani, porte-parole des chemins de fer italiens. L'achat de nouveaux wagons-lits est notamment prévu. Quant à la France, deux lignes de trains de nuit sont exploitées et financées par l'Etat (Paris-Briançon et Paris-Rodez).

Pour leur part, ni les CFF ni la DB ne prévoient de réintroduire des trains de nuit dans un proche avenir. Mais avec l'interpellation et la motion déposées en mars au Conseil national, la donne pourrait changer. » SEVAN PEARSON