

Un élan pour les trains de nuit

TRANSPORTS En plein débat climatique, plusieurs mouvements, en Suisse et à l'étranger, demandent la résurrection des liaisons ferroviaires nocturnes. Isabelle Chevalley est au front

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

Même Simonetta Sommaruga est prête à aller dans cette direction: en réponse à une interpellation de Jürg Grossen (PVL/BE), le Conseil fédéral fait savoir que la «cheffe du DETEC [ndlr: le Département fédéral des transports] est disposée à aborder la question des liaisons par train de nuit» avec les CFF, dont la Confédération est propriétaire.

Cette annonce date du 29 mai. Elle intervient dans un contexte de mobilisation en faveur de la résurrection des liaisons ferroviaires nocturnes entre la Suisse et les régions voisines. Ces services existent toujours dans la partie orientale du pays grâce à

Le débat climatique, en particulier la charge écologique de l'aviation, ouvre de nouvelles perspectives

l'engagement d'une compagnie ferroviaire: les Chemins de fer autrichiens (ÖBB), qui n'ont jamais délaissé ce terrain et même repris l'exploitation des lignes naguère exploitées par Deutsche Bahn, pour assurer des correspondances au départ de Zurich en direction de Vienne, Graz, Budapest, Hambourg et Berlin. A l'ouest, par contre, c'est le désert. Le dernier Talgo a relié Zurich à Genève et Barcelone en 2012 et la liaison Genève-Rome a été supprimée il y a quinze ans.

Le débat climatique, en particulier la charge écologique de l'aviation, ouvre cependant de nouvelles perspectives aux trains de nuit. Jürg Grossen et Mathias Reynard (PS/VD) demandent, via des interventions parlementaires, que cette prestation fasse partie des objectifs stratégiques assignés par le Conseil fédéral aux CFF. Vendredi, leur collègue Isabelle Chevalley (PVL/VD) est devenue, à Paris, vice-présidente de l'association franco-suisse Objectif Train de nuit – en référence à «Objectif Lune» de Hergé –, qui espère réintroduire les liaisons nocturnes dans la partie ouest du continent. «Nous voulons étendre le maillage vers la façade atlantique, en complémentarité avec l'offre d'ÖBB», explique au *Temps* le président de l'association, Eric Boisseau.



Dans un train de nuit entre Zurich et Hambourg. (CHRISTIAN BEUTLER/KEYSTONE)

Jusqu'en 2007, de nombreux axes du réseau SNCF voyaient passer des trains durant la nuit. Le développement du TGV a eu une double conséquence. D'une part, il a considérablement raccourci les temps de parcours, rendant inutiles les trains-couchettes et récupérant au passage l'essentiel de la clientèle aérienne nationale. D'autre part, il a accéléré le démantèlement du réseau ferré secondaire, au point que les habitants des régions qui ne sont plus desservies par le rail n'ont pas d'autre choix que la voiture. «Cela explique pourquoi la hausse du prix des carburants, à l'origine du mouvement des «gilets jaunes», se heurte à de si fortes résistances», résume Isabelle Chevalley.

Objectif Train de Nuit espère relancer le débat. L'association présente un concept original nommé Lunajet/Lunatrain: il suggère de combiner le transport des personnes et des marchandises. La semaine, 30% de la capacité des trains nocturnes serait réservée

aux voyageurs et 70% attribuée au fret. Le week-end, la part des voyageurs passerait à 50%, voire 75%. Le transport mixte existe d'ailleurs déjà, rappelle Eric Boissier, en référence aux trains de chargement de voitures équipés de wagons-lits.

Deux études pour évaluer le potentiel

L'association envisage d'offrir des relations nocturnes sur plusieurs axes européens, par exemple entre Barcelone, Perpignan, Montpellier, Nîmes, Lyon, Dijon, Nancy, Strasbourg et Francfort. Barcelone présente un double intérêt: la ville est touristique très attractive et elle possède un port international important pour l'acheminement des marchandises en Europe. Une variante traverserait la Suisse: elle relierait Barcelone à Grenoble, Genève, Lausanne, Berne et Zurich ou Bâle. «Nous voulons faire renaître le Talgo», précise Eric Boisseau.

La démarche a obtenu l'appui d'une soixantaine de parlementaires suisses, représentants de tous les bords politiques, qui ont accepté de faire partie du comité de soutien. L'association va lancer une récolte de fonds pour financer deux études de faisabilité afin d'évaluer le marché potentiel et les possibilités techniques. Des fonds français et européens seront sollicités. Et Isabelle Chevalley espère convaincre les CFF de rejoindre le convoi.

Les CFF ne disent rien à ce sujet pour l'instant. Ils rappellent cependant que «Zurich est la deuxième plaque tournante des trains de nuit en Europe après Vienne» et que, «compte tenu de la demande potentielle», ils «envisagent de développer les services de nuit en collaboration avec ÖBB». Mais aucune décision n'a été prise. Ottavia Masserine, porte-parole, ajoute que, «en raison du matériel roulant nécessaire, des trains de nuit supplémentaires ne seraient pas attendus avant décembre 2022 au plus tôt.» ■