

Des élus rêvent de wagons-lits arrimés à ceux de fret

Des politiques suisses et français souhaitent combiner transport de passagers et de marchandises. Les CFF sont sceptiques

Gabriel Sassoon Zurich

Les CFF ont enterré leurs derniers wagons-couchettes en 2009, la faute à une rentabilité jugée insuffisante à l'ère des vols low cost. L'association Objectif train de nuit a peut-être trouvé la solution pour ressusciter cette offre. L'idée: combiner le transport de passagers et celui de marchandises, relevait lundi le «Blick». Ses instigateurs y voient une option écologique à l'avion qui pourrait être intéressante financièrement.

Le nom de l'association fait référence à un album des «Aventures de Tintin». «Sauf qu'ici notre objectif est plus simple que d'aller marcher sur la Lune», s'amuse la conseillère nationale Isabelle Chevalley (Vert'lib./VD), vice-présidente de l'organisation. Fondée début juin à Paris, celle-ci se compose de spécialistes du rail, d'élus français et de plus de 50 parlementaires suisses issus de tous les bords politiques, insiste la Vaudoise. Comme membres institutionnels, elle cite la Fédération romande des consommateurs, l'Association Transports et Environnement ou le port de Barcelone.

Alternative aux taxes

Le conseiller national Nicolas Rochat Fernandez (PS/VD) a rejoint les rangs du comité de soutien, convaincu que cette «idée intéressante» doit être étudiée. «Lutter contre les moyens de transport polluants ne sera pas possible par le seul recours à des taxes. Il faut développer une alternative attractive», plaide-t-il. Dans un postulat déposé en juin, le PDC saint-gallois Thomas Ammann demande justement au Conseil fédéral d'examiner les mesures qui permettraient de rendre les trains de nuit plus attrayants et d'élargir l'offre. Interrogé par le «Blick», il accueille favorablement la proposition de train mixte, que l'Exécutif devrait, plaide-t-il, inclure dans son analyse.

Objectif train de nuit s'attelle à récolter les fonds nécessaires pour réaliser deux études de faisabilité, l'une technique et l'autre financière. Elle fait le postulat suivant: le



Les CFF n'exploitent plus de trains de nuit. Plus de 50 élus suisses demandent une étude de faisabilité sur une offre alternative.



Les Suisses compensent cinq fois plus leurs vols

● Durant le premier semestre, le nombre de passagers a augmenté de 1,3% par rapport à 2018 à l'aéroport de Genève, malgré des baisses en avril et en mai. A Zurich, la hausse est de 3,6% en juin par rapport à juin 2018. Et chez Swiss elle est de 3,2% pour les six premiers mois.

Le débat sur le réchauffement a néanmoins des conséquences: les Suisses sont toujours plus nombreux à compenser financièrement leurs émissions de CO₂ auprès de la Fondation Myclimate, qui finance des projets de protection climatique en Suisse et à l'étranger. Au premier semestre, les demandes sur internet pour les avions ont carrément augmenté de 400% par rapport à 2018. «Nous constatons un intérêt croissant pour nos services depuis le milieu de l'année dernière. Cette tendance s'est intensifiée massivement», confirme Kai Landwehr, porte-parole de la fondation. Il précise que la hausse s'observe aussi sur les services dédiés de Swiss et de

Lufthansa, même si le trafic y est inférieur. Myclimate s'attend à ce que la participation y augmente de façon importante, car les deux compagnies aériennes vont simplifier le système de compensation pour leurs clients, comme Edelweiss vient de le faire.

Par ailleurs, les entreprises demandent aussi plus de renseignements à la fondation, pour compenser leurs émissions mais surtout pour les réduire dans leurs activités commerciales. Dans une enquête publiée lundi, le «Tages-Anzeiger» relève que plusieurs grandes firmes helvétiques prennent significativement moins l'avion qu'il y a une dizaine d'années. Cette nouvelle fait encore écho à la volonté du Conseil fédéral, qui compte réduire, d'ici à 2030, les émissions de gaz à effet de serre de l'administration de moitié par rapport à 2006. Il est notamment prévu de privilégier le train sur les courtes et moyennes distances en Europe et de réduire la taille des délégations. **Caroline Zuercher**

concept offrirait au transport de marchandises la ponctualité, la rapidité et la fiabilité des wagons passagers. Qui bénéficieraient en contrepartie de la contribution financière du fret. D'un point de vue technique, l'association se montre confiante, prenant pour exemple l'association existante de wagons-couchettes et porte-autos.

Les premiers contours du Lunajet (ou Lunajet) sont esquissés. Une ligne partirait de Francfort pour Barcelone, avec des arrêts à Bâle, Berne, Lausanne et Genève (voir infographie). D'autres variantes sont envisagées; l'association espère étoffer le réseau d'ici à 2025, reliant par exemple Amsterdam à Bordeaux. En semaine, les trains de nuit se composeraient à 70% de voitures pour le fret et 30% de couchettes. Le week-end, cette dernière part grimperait à 50-75%. Isabelle Chevalley soumettra prochainement son idée aux CFF et à leur concurrent bernois, les BLS.

Contactée, l'ancienne régie fédérale réserve un accueil tiède au projet. Si elle trouve l'idée «intéressante», elle note le risque d'une mise en œuvre difficile. «Les trains de marchandises ne circulent pas dans les grandes gares de voyageurs pour des raisons de capacité. De plus, les wagons marchandises ne disposent pas de l'alimentation électrique continue nécessaire à l'exploitation des trains de nuit», détaille la porte-parole Ottavia Masserini. Les BLS sont aussi sceptiques. Ils ajoutent comme argument les temps d'attente fréquents dans le transport de fret.

Ancien responsable du trafic grandes lignes des CFF, le directeur des Transports publics fribourgeois, Vincent Ducrot, relève lui aussi ces écueils techniques. «Les deux offres sont incompatibles. Les combiner impliquerait des surcoûts élevés», estime-t-il.

Nouvelles lignes à l'étude

Plutôt que de contribuer à l'étude de faisabilité, les CFF préfèrent se concentrer sur le développement de solutions «praticables»: ils réfléchissent à renforcer leur collaboration avec la compagnie autrichienne ÖBB. Celle-ci relie notamment Zurich à Berlin ou Vienne. L'analyse en cours porte sur de nouvelles lignes. «Il n'est pas exclu que des gares romandes soient desservies», indique Ottavia Masserini.

Isabelle Chevalley s'agace des réticences des CFF, auxquels elle reproche de «chercher les problèmes, mais jamais de solutions». «Avec eux, on ne serait jamais allé sur la Lune.»