

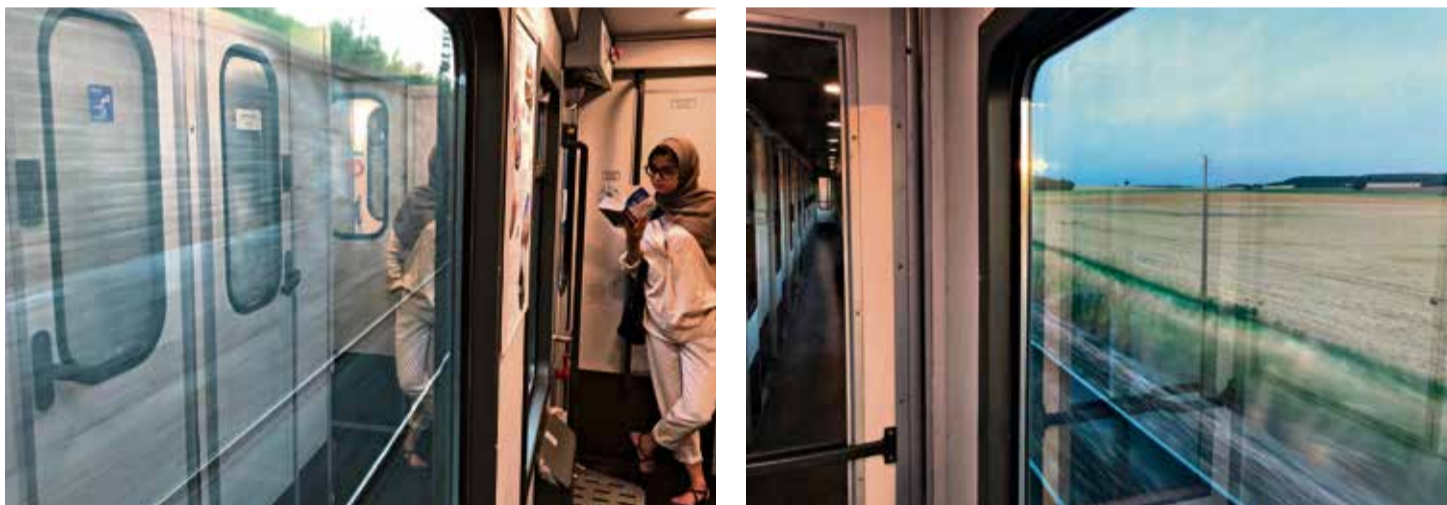


## PARIS-VENISE ALLER-RETOUR

## Empreinte carbone moyenne

- En train: 92 kg de CO2
- En avion: 386 kg de CO2
- En voiture: 436 kg de CO2

(Source: Myclimate)



# Le low cost du wagon-lit

## PARIS-VENISE

**TRAINS DE NUIT (1/5)** Partout en Europe, les liaisons ferroviaires nocturnes ont été démantelées. Celle qui relie la France à l'Italie, empruntée surtout par des touristes, résiste à la tendance

TEXTES ET PHOTOS: CÉLINE ZÜND @celinezund

L'horloge en gare de Paris affiche 19h, les passagers gagnent leurs cabines, jettent des regards furtifs à ceux qui leur serviront de compagnons de voyage pour la nuit. Une jeune Italienne s'excuse d'avoir emporté quatre valises: elle rentre d'un séjour Erasmus. Sa voisine de couchette polonaise l'aide à glisser son fatras dans les interstices libres. A travers la vitre, un couple prolonge les au revoir. Le train de nuit à destination de Venise s'apprête à démarrer. La compagnie Thello, qui appartient à l'entreprise publique italienne Trenitalia, exploite depuis décembre 2011 des trains-couchettes qui relient quotidiennement ces deux destinations parmi les plus fréquentées du monde, surtout par les airs.

L'Orient-Express, qui passait par la Suisse, a nourri l'imaginaire collectif de générations de voyageurs. Il a inspiré les écrivains Ernest Hemingway et Agatha Christie. On songe évidemment à cette ligne mythique créée dans les années

1920 lorsqu'on s'apprête à relier la France et l'Italie en train de nuit. L'entreprise Belmond, qui a remis au goût du jour ce convoi légendaire de luxe, propose un Paris-Venise pour des prix oscillant entre 2739 et 5596 euros. Autant le dire

### A quand le retour des trains de nuit?

Genève-Rome, Zurich-Barcelone, Thoune-Amsterdam: qui se souvient encore de ces trains de nuit qui reliaient la Suisse à l'Europe? Partout, mais surtout à l'ouest du continent, ces liaisons ont été démantelées au cours des dix dernières années: pas assez rentables, elles n'ont pas résisté à la croissance du trafic aérien à bas coût, ou encore au développement du TGV et de l'autoroute. Mais alors que les constats de dégâts environnementaux s'accumulent et exacerbent les sensibilités, on voit émerger une mobilisation en faveur de ce mode de transport, produisant moins de CO<sub>2</sub> que la voiture ou l'avion. En Suisse,

tout de suite, le Thello Paris-Venise en couchette six places n'est pas fait de bois et de velours. C'est plutôt la version low cost du wagon-lit. D'ailleurs, ses tarifs défient les compagnies à bas coût, avec des billets à partir de 29 euros aller-

des parlementaires réclament une intervention du Conseil fédéral pour une réintroduction des trains de nuit. L'association franco-suisse Objectif train de nuit entend étudier un nouveau modèle économique alliant le transport des personnes et celui des marchandises. Au printemps 2019, un sondage de l'Association transport et environnement affirmait que 60% des Suisses utiliseraient volontiers de telles liaisons s'il existait une offre plus étoffée. Les CFF, qui se sont retirés du segment en 2009, assurent de leur côté analyser la question. Le thème reviendra assurément à l'agenda politique la rentrée. ■

retour pour ceux qui s'y prennent à l'avance. Comme Marc-Albert et Vincent, jeune couple parisien qui, pour une fois, a préféré le train à l'avion et se prête au jeu des comparaisons: «C'est moins stressant: j'ai quitté mon bureau 45 minutes avant le départ, il n'y a pas d'attente, ni contrôle de sécurité», souligne le premier, qui travaille dans la finance. Pour son compagnon, employé dans une entreprise allemande d'électroménager, le train évoque les grandes vacances, la liberté. Et c'est dans l'air du temps: «On ne peut plus ignorer l'aspect écologique. Malgré cela, j'ai tendance à prendre plus souvent l'avion, en général quand même beaucoup moins cher et moins long. Mais s'il y avait davantage d'offres, c'est sûr, nous voyagerions plus souvent en train!»

Sur sol suisse, le train reliant l'Italie à la France ne fait que des haltes techniques ne permettant pas aux voyageurs de descendre. Pourtant, la stewardess, peu après le départ, récolte les papiers d'identité de l'ensemble des passagers, ce qui ne manque pas de provoquer quelques haussements de sourcils. «Ne sommes-nous pas dans l'espace Schengen?» questionne

une voyageuse. «C'est la procédure habituelle, pour éviter que les douaniers aient à vous réveiller en pleine nuit afin de procéder aux contrôles des identités», rétorque l'agente de cabine.

Les cheminots appellent «train fantôme» ce convoi sans desserte de gare, dans lequel des migrants se mêlent aux touristes. Les contrôles de gardes-frontières suisses particulièrement zélés ne manquent pas de provoquer les protestations des voyageurs, à en croire leurs commentaires sur internet. Mais cette nuit-là, les passagers n'auront pas l'occasion d'expérimenter cet aspect du voyage.

Au fil de la soirée, la cadence régulière du train berce les enfants. De l'autre côté de la fenêtre, champs et villages se succèdent sous la lumière dorée du soir. Une jeune mère et sa fille escaladent l'échelle pour rejoindre les couchettes du haut. Elles passeront le reste du trajet à lire des romans, allongées dans cet espace le plus «privatif» du wagon à six places. A l'étage du bas, la promiscuité favorise les échanges.

### Confidences

Françoise a travaillé pendant plus de trente ans pour le magazine *Elle* à Paris, d'abord comme rédactrice décoration, puis directrice artistique. A 82 ans, elle ne craint ni les contrôles douaniers, ni la dureté des couchettes, ni même la chaleur caniculaire. Ce qu'elle redoute, ce sont les puces, dit-elle en vaporisant de l'eau minérale sur son visage. «Il paraît qu'elles sont un fléau dans les wagons-lits!» Elle jure avoir été mordue lors de son dernier voyage... Ce qui ne l'empêche pas de réaliser ce trajet pour la troisième fois en dix jours: en grand-mère dévouée, elle a interrompu son séjour à Venise pour soutenir sa petite-fille lors de sa défense de fin d'études à Paris, et s'apprête à reprendre le fil de ses visites de la biennale d'art. Elle se sent un peu à l'étroit. La prochaine fois, elle optera peut-être pour la cabine privée, avec douche et WC.

Cynzia, 24 ans, étudiante en philosophie, vient d'achever un séjour Erasmus de neuf mois et rentre à Pavie, une ville au sud de Milan. Si elle a préféré le train, ce n'est pas pour des raisons écologiques, mais parce que, en avion, elle aurait dû payer un supplément pour les bagages. Cette virée ferroviaire évoque chez elle des souvenirs d'enfance. On ne voyageait qu'ainsi en famille, parcourant l'Italie de sa Sicile natale jusqu'au nord, d'où venait sa mère. «Le trajet durait dix-huit heures et mes parents en faisaient une vraie fête: ils amenaient des sandwiches qu'ils distribuaient aux autres passagers, ouvraient une bouteille de vin. Pendant ce temps, j'enregistrais les conversations sur mon lecteur de cassettes, ou j'écoutais de la musique.»

L'étudiante garde le souvenir de moments suspendus, l'impression d'avoir du temps à profusion. «N'est-ce pas cela, le vrai luxe?» dit celle qui s'est armée, en prévision, d'un roman de Marcel Proust. Mais elle avoue aussitôt: «J'ai toujours cette image un peu romantique de longues heures passées à lire dans le train. Et finalement, je ne le fais pas... je suis trop distraite.» C'est aussi cela, le train de nuit: monter le soir avec l'impression d'entreprendre un long voyage, puis se réveiller au matin, fourbu après une courte nuit. ■

Demain: Madrid-Lisbonne