

Vers une multiplication des trains de nuit austro-suisse

TRANSPORTS Les CFF et la compagnie ferroviaire autrichienne souhaitent répondre à une demande en forte croissance

BERNARD WUTHRICH, BERNE

[@BdWuthrich](#)

Dopée par le débat sur le climat, la demande de déplacements en train de nuit augmente si fortement que les CFF et les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont décidé d'étendre leur collaboration.

Capacités accrues

L'opérateur autrichien est aujourd'hui le leader du transport de nuit sur les parties centrale et orientale du continent. Il exploite le réseau de la Deutsche Bahn et propose déjà des liaisons nocturnes au départ de Zurich et de Bâle en direction de Berlin et Hambourg ou de l'Autriche. Cette prestation sera développée, ont annoncé les deux compagnies

lundi. Les liaisons NightJet actuelles «ont atteint leurs limites de capacités». Celles-ci seront accrues. Dans cette perspective, ÖBB vient d'acquérir treize nouveaux trains NightJet de dernière

génération; ils seront disponibles dès 2022.

Les deux compagnies vont également renforcer la liaison Euro-City diurne Zurich-Bregenz-Munich. Quant à la liaison nocturne

Zurich-Prague, exploitée en collaboration avec les Chemins de fer tchèques (CD), elle offrira à l'avenir des voitures-couchettes en plus des wagons-lits actuels.

D'autres relations sont envisagées, en direction d'«autres villes d'Europe restant à définir», dit laconiquement le communiqué des deux entreprises. Lesquelles? Des trains nocturnes au départ

des villes de Suisse occidentale sont-ils prévus? Les CFF ne fourniront des détails à ce sujet que lorsque les projets se concrétiseront, répondent-ils.

Les CFF contrôlent les fermetures des portes

SÉCURITÉ Après le tragique accident qui a coûté la vie à un contrôleur le 4 août, l'entreprise et son patron, Andreas Meyer, sont sur la sellette

Le tragique accident qui a coûté la vie à un contrôleur des CFF le 4 août à Baden a déclenché une onde de choc à travers le pays. Le patron des CFF, Andreas Meyer, a été entendu lundi par la Commission des transports du Conseil des Etats et la commission sœur du National fera de même début septembre.

Il a expliqué le processus d'expédition des trains, par lequel le contrôleur donne le signal de départ au mécanicien avant de remonter dans le convoi, et

détaillé les mesures prises par les CFF après ce drame.

Contrôlée le 31 juillet, «pas fonctionnelle» le 4 août

L'entreprise a analysé avec les syndicats la manière dont le chef de train communique le départ. Elle a mis sur pied une task force et renforcé le contrôle du système de fermeture de chacune des portes des wagons concernés, connus sous le nom de «voitures unifiées VU IV». Selon le Service suisse d'enquête de sécurité (SES), la protection anti-pincement de la porte dans laquelle le chef de train s'est retrouvé coincé le 4 août n'était «pas fonction-

nelle» alors qu'elle avait été contrôlée le 31 juillet.

Les voitures VU IV sont actuellement en cours de révision. Elles sont censées circuler sur le réseau jusqu'en 2030 et 203 des 496 unités sont remises à neuf. Les travaux de rénovation ont débuté en 2017.

Les CFF ont annoncé lundi que, en raison de capacités insuffisantes, ils avaient fait appel à des tiers, en l'occurrence les ateliers de Deutsche Bahn (DB) et la société Josef Meyer Rail AG à Rheinfelden, pour moderniser respectivement 93 et 15 véhicules. Au terme de ces travaux, les portes seront une nouvelle fois contrôlées, annonce l'entreprise. ■ B.W.

Et l'Ouest européen?

Une association franco-suisse, Objectif Train de nuit, favorable à la réintroduction de ce mode de transport écologique sur la partie occidentale du continent vient de se former à Paris. Or, la plupart des liaisons ferroviaires nocturnes ont été supprimées en France au moment de l'arrivée du TGV. Il n'en subsiste que quelques-unes au départ de Paris.

Le développement de trains de nuit en direction de l'Italie revêt également un intérêt pour la clientèle suisse. Trenitalia propose plusieurs liaisons de ce genre sur le territoire italien, les plus fréquentées étant, selon le site internet The Train Line, Bolzano-Rome, Lecce-Milan, Milan-Syracuse et Palerme-Milan. ■