



### BÂLE-BERLIN ALLER-RETOUR

#### Empreinte carbone moyenne

- En train: 102 kg de CO<sub>2</sub>
- En avion: 345 kg de CO<sub>2</sub>
- En voiture: 342 kg de CO<sub>2</sub>

(Source: Myclimate)

## Le marché de niche d'ÖBB

Alors que la plupart des compagnies ferroviaires ont délaissé cette activité, les chemins de fer autrichiens (ÖBB), eux, ont décidé à l'inverse de renforcer les liaisons ferroviaires nocturnes, reprenant même l'exploitation des trajets abandonnés par la Deutsche Bahn en 2016. Aujourd'hui, ÖBB gère 18 lignes, 26 en comptant les partenaires. La compagnie couvre l'ensemble des départs depuis la Suisse orientale, entre Zurich et Vienne, Hambourg, Berlin, Budapest, ou Zagreb.

### Des débats politiques à venir

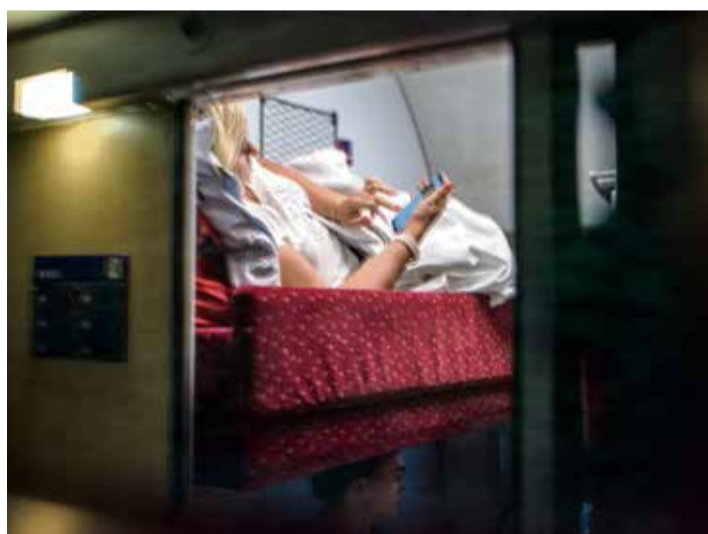
Avec 1,4 million de passagers sur les 36 millions par an, les trains de nuit restent «un marché de niche», explique Bernhard Rieder, porte-parole. Mais un marché en pleine expansion. Au cours des six derniers mois, la compagnie observe une expansion de la fréquentation de ses liaisons ferroviaires nocturnes, bien plus forte que la croissance habituelle de 3 à 5% par an. Bernhard Rieder explique ce boom par les préoccupations environnementales, exacerbées par le débat public. «Le train de nuit est synonyme de transport écologique. Sur le réseau autrichien, alimenté à 100% en courant vert, il génère 31 fois moins de CO<sub>2</sub>.»

ÖBB est convaincue que la tendance va se poursuivre et suit attentivement les débats politiques en faveur de la dynamisation des trains de nuit. «La question de l'exploitation des ressources est toujours plus centrale. Mais nous ne pouvons pas nous contenter de miser là-dessus. Nous devons améliorer le confort et le service.» L'entreprise a investi dans la modernisation de sa flotte avec 13 nouveaux trains de nuit dotés de cabines privatives, qui entreront en activité dès 2022.

### Un défi coûteux

ÖBB envisage aussi d'étoffer son offre nocturne et évoque les Pays-Bas et les pays scandinaves, sans préciser quelles nouvelles villes seront desservies. Ce pourrait bien être Amsterdam ou Copenhague, deux cités très visitées. L'entreprise autrichienne et les CFF affirment cette semaine vouloir intensifier leur collaboration et ajouter de nouvelles villes européennes au réseau de trains de nuit au départ de la Suisse, sans préciser lesquelles.

L'exploitation des trains de nuit reste un défi, souligne Bernhard Rieder: «Sans partenaires, impossible d'augmenter notre offre. [Or] il faut développer des compétences dans deux activités très différentes: l'hôtel et le transport de voyageurs. C'est coûteux. Nous ne réalisons pas de profits avec les trains de nuit, nous sommes en bonne voie pour couvrir nos coûts. Mais nous considérons cela comme un complément à notre offre globale.»



# «Mon âme voyage aussi»

## BÂLE-BERLIN

**TRAINS DE NUIT (4/5)** On croise des familles, un phobique de l'avion et des militants pour le climat. Cette ligne fait partie du réseau NightJet, qui propose ou a réhabilité depuis peu des liaisons nocturnes

TEXTES: CÉLINE ZÜND @celinezund  
PHOTOGRAPHIES: EDDY MOTTAZ/LE TEMPS

Le wagon du NightJet à destination de Berlin semble déjà assoupi, à peine a-t-il quitté la gare de Bâle. Dans les couloirs des cabines «lit», la catégorie de confort supérieure, le calme règne. En comparaison avec les couchettes, les *sleepers* offrent des matelas un peu plus épais dans des compartiments simples, doubles ou triples, munis d'un petit lavabo ou d'une douche, pour les plus «luxueux». Une mère en pyjama emmène son enfant aux toilettes pour qu'il se brosse les dents. Même la *stewardess*, engoncée dans un uniforme brun, semble vouloir envoyer les retardataires au lit: «Le bar? Il n'y a pas de bar, c'est bientôt l'heure de dormir... Mais vous pouvez commander des boissons et je vous les apporte.»

Nos voisins, eux, ont tout prévu: ils ont apporté une bouteille de vin et un pique-nique avec saucisson, fromage et salade. Les deux quadragénaires d'humeur joyeuse viennent de Neuchâtel. Ils s'offrent

une virée entre amis dans la capitale allemande. «J'ai la phobie de l'avion, explique Simon. Mon psy me dit que pour me soigner, je devrais voler autant que possible. Mais je préfère éviter. Le train de nuit, c'est à peu près le même prix que l'avion, lorsqu'on s'y prend tard, comme nous. En revanche, on économise une nuit d'hôtel.»

Les amis, tous deux enseignants, se disent aussi soucieux de leur empreinte carbone. Ils veulent montrer l'exemple: «A la rentrée, je dirai à mes élèves que j'ai pris le train pour les vacances. Ils ont entre 8 et 9 ans et se montrent très concernés par l'environnement, depuis qu'ils voient que des enfants se battent pour le climat», dit Laurent. Simon, quant à lui, a d'ores et déjà fait part à ses élèves adolescents de ses projets de virée en train de nuit.

Dans le wagon suivant, on passe à la seconde catégorie, les compartiments couchettes à six ou à quatre places. L'atmosphère est plus animée. Les voyageurs lisent, écoutent de la musique. Au milieu d'un couloir, on tombe sur deux universi-

taires en pleine discussion. Il est aussi question d'environnement. David Fopp, la quarantaine, enseigne la pédagogie à l'Université de Stockholm et se présente comme un activiste politique pour le climat. Il vient de rencontrer Jens Jetzkowitz, un chercheur spécialiste de la biodiversité qui voyage avec sa famille. Le hasard fait bien les choses. «Cela ne peut arriver que dans un train!» s'exclame-t-il.

Lorsque David Fopp a aperçu pour la première fois l'adolescente Greta Thunberg postée sur les marches du parlement suédois pour réclamer des mesures plus radicales en faveur du climat, il a eu comme un déclic. «C'est fou qu'une enfant se lance dans une action qui relève de notre responsabilité à nous, adultes.» D'abord, il est allé à la rencontre de la jeune activiste les vendredis, en guise de soutien. Puis il s'est engagé dans le mouvement Friday for Future, à l'origine des grèves pour le climat à travers l'Europe. Depuis, il a complètement cessé de prendre l'avion. «J'avais toujours eu mau-

vaise conscience. Désormais, je ne peux imaginer voyager autrement. L'avion va trop vite, on n'a pas le temps d'assimiler les distances. Avec le train, j'ai le sentiment que mon âme voyage avec mon corps.»

Nous laissons les deux intellectuels à leur rencontre pour poursuivre notre chemin vers les wagons de dernière catégorie. Ici, plus de couchettes, mais de simples sièges. Un jeune Bernois tatoué, la vingtaine, tue l'ennui dans les couloirs, canette de bière en main. Il part à Berlin avec deux amis pour faire des graffitis. Ils ont déboursé 60 francs pour leur billet, pris l'après-midi même. «On voulait partir en Flixbus, mais le bus avait 300 minutes de retard... On a donc décidé d'annuler et de sauter dans le train.» Cette nuit, ils tenteront tant bien que mal de trouver le sommeil, en inclinant leurs sièges. Après tout, ce n'est pas très différent d'une nuit passée sur un siège d'avion. ■

Demain: le train Stockholm-Narvik