

Après les cars, Flixbus lorgne vers le marché des trains de nuit

TRANSPORTS La compagnie allemande veut ressusciter le Paris-Nice, tandis que les chemins de fer autrichiens développent leur réseau nocturne. La Suisse reste à quai.

IVAN RADJA
ivan.radja
@lematindimanche.ch

Le fameux Train bleu, ligne de nuit entre Paris et Nice, supprimé par la SNCF en 2017, pourrait bientôt renaître de ses cendres grâce à Flixbus, le géant allemand des cars longue distance. «La filiale Flixtrain en est à l'étude de faisabilité et une décision devrait être prise en mars», explique Raphaël Daniel, de Flixbus France. Il y a deux ans pourtant, alors que plusieurs lignes diurnes estampillées Flixtrain s'ouvraient en Allemagne, la maison mère FlixBus affirmait ne pas vouloir s'aventurer sur le marché français du rail.

Mais en deux ans les choses ont bien changé. La génération Greta, atteinte de «flygskam» (honte de prendre l'avion), se détourne des vols low cost et cherche des solutions plus écologiques - le train générant en moyenne quinze fois moins d'émissions de CO2 que l'avion.

Flixbus l'a bien compris, en choisissant de développer un modèle qui marie d'un côté le rail pour relier de grands centres urbains et, de l'autre, afin d'innover les régions et desservir des localités de moindre importance, le car, dont plusieurs fonctionnent sur batterie électrique ou à hydrogène (pile à combustible). «Comme c'est le cas avec les bus, Flixtrain ne possède pas les wagons en propre, mais via des partenariats s'occupe des ventes de billets, du service à la clientèle, des ventes de billets et de la planification», précise Martin Mangiapia, de Flixbus Allemagne.

Le train de nuit reprend du poil de la bête avec la réouverture de la ligne Bruxelles-Vienne, qu'on doit aux Chemins de fer autrichiens (ÖBB), qui opèrent à ce jour 18 lignes directes desservant quatre pays: l'Autriche, l'Allema-

gne, la Suisse et l'Italie. Ainsi que huit autres lignes avec des compagnies partenaires, vers Prague, Varsovie, Ljubljana ou Zagreb. Il n'est pas obligé de réserver une couchette (environ 100 euros) ni

«La politique européenne interdit toute aide directe à des prestations soumises à la concurrence»

Robin Eyman, FRC

même une cabine individuelle avec douche (170 euros), et les voyageurs les plus endurants peuvent effectuer le trajet nocturne sur une simple place assise dès 29 euros. Il s'agit d'être concurrentiel avec les prix affichés par les cars de Flixbus.

Le trou romand

Selon un sondage commandé au printemps 2019 par l'Association Transports et environ-

nement, 62% des Suisses se sont déclarés intéressés par les trajets en train de nuit à l'international. Or, bien que les CFF multiplient les collaborations avec ÖBB, la plupart des lignes sont au départ de Zurich, ou de Bâle en partenariat avec Deutsche Bahn. «Il y a un vrai trou en Suisse romande, comme du reste sur les liaisons nord-sud en général», déplore la conseillère nationale Katja Christ (vert'lib, BS). Certes, le Paris-Genève, opéré par Thello, passe bien par Lausanne, mais à... 3 heures du matin. Et, selon les CFF, réintroduire une halte helvétique, quelle que soit l'heure, ne serait pas rentable. Membre de la Commission des transports, elle prépare des «propositions concrètes», notamment sur le mode de financement: «Il faut soit travailler en partenariat, et faire des appels d'offres, soit œuvrer à l'interne, mais cela signifie une aide de la Confédération.» Cette piste tourne pourtant court car, rappelle Robin Eyman, de la Fédération romande des consommateurs (FRC), «la politique européenne, à laquelle s'est ralliée la Suisse, interdit toute aide directe à des prestations soumises à la concurrence. Il faudrait alors revoir ce point, car les trains de nuit représentent une réponse intéressante à la demande des consommateurs. C'est une question de volonté politique.»

Lors de son déplacement officiel en Autriche, fin janvier, la présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga a opté pour... le train de nuit. Un signe?

«Les CFF n'affichent aucune volonté»



Patrick Martin

ISABELLE CHEVALLEY
Conseillère nationale
(Vert'lib, VD)

Que pensez-vous, en tant que vice-présidente de l'association européenne Objectif Train de Nuit, de la politique de FlixBus ?

Ils apportent la preuve que l'on peut se montrer inventif en développant un vrai modèle d'affaires, à l'inverse des CFF.

Ceux-ci multiplient pourtant les collaborations avec les chemins de fer autrichiens pour les trains de nuit...

Oui, mais ils ne font qu'accrocher des wagons aux rames des ÖBB au départ de Zurich, alors que nous les aimerions voir endosser un rôle moteur, à l'heure où l'on cherche des alternatives à l'avion. Or les CFF n'affichent aucune volonté dans ce sens. Nous ne demandons pourtant pas quelque chose d'extraordinaire: remettre en place des lignes de nuit qui existaient il

n'y a pas si longtemps. Ou à tout le moins étudier les différentes possibilités.

Objectif Train de Nuit veut recréer l'axe Barcelone - Francfort. Où en est ce projet ?

Nous menons une étude de faisabilité, pour laquelle nous avons d'ailleurs reçu 150 000 euros de la part d'acteurs européens, et pas un franc de la part des CFF. L'idée, dans un souci de rentabilité, est de proposer des trains mixtes marchandises/voyageurs. Imaginez le potentiel vers le Portugal ou l'Espagne, où du reste le port de Barcelone s'est montré vivement intéressé.

Verra-t-on des trains de nuit au départ de la Suisse romande ?

C'est le but visé: la ligne Barcelone - Francfort passerait par Lausanne et Berne. La Suisse romande est totalement prêteritée en matière de trains de nuit, quand bien même la demande est là. Pour rétablir ces lignes, à défaut de subventions, pourquoi ne pas y consacrer une part de la taxe CO2 sur les avions? Et si les CFF ne peuvent opérer eux-mêmes de tels trains, qu'ils fassent au moins un appel d'offres avec la Confédération. Peut-être que cela intéressera d'autres compagnies, ou même FlixBus.