

La loi sur le CO₂ donne des ailes aux trains de nuit

Les CFF vont louer des wagons-couchettes pour développer leur offre au départ de la Suisse. Ils comptent sur l'aide du Fonds pour le climat.

Gabriel Sassoon

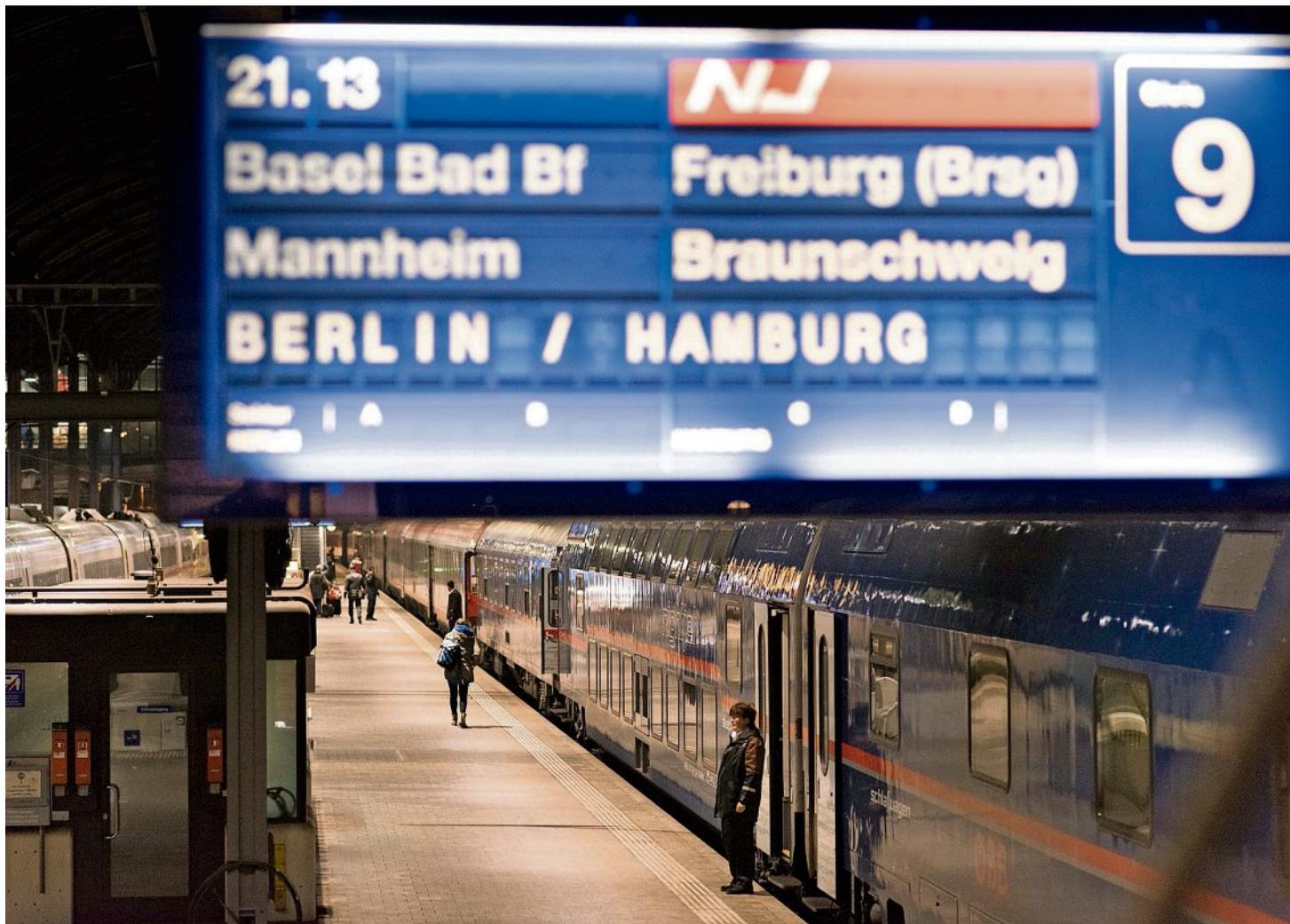
Les CFF accélèrent la cadence en vue de développer l'offre en trains de nuit au départ de la Suisse. L'ancienne régie fédérale va louer des voitures-lits et couchettes à l'entreprise allemande RDC Asset, ont révélé mardi différents titres de presse alémaniques. L'adjudication a été annoncée vendredi dernier sur la plateforme pour marchés publics. Et à en croire le contrat, les futurs trains de nuit helvétiques pourraient accueillir leurs premiers passagers l'année prochaine déjà. L'arrangement prévoit en effet que le matériel roulant pourra être utilisé pour une durée de quatre ans dès décembre 2021.

Quelles destinations desserviront ces trains de nuit? Quand les liaisons seront-elles inaugurées? La Suisse romande sera-t-elle desservie? L'entreprise ferroviaire reste très discrète, une communication détaillée de son projet étant annoncée pour cet automne. Les journaux du groupe CH Media, qui se fondent sur des sources proches du dossier, affirment qu'une liaison Zurich-Amsterdam serait envisagée. Les CFF ne confirment pas et se limitent à déclarer qu'ils souhaitent «à nouveau développer une offre en trains de nuit depuis la Suisse».

Aujourd'hui, le trafic de nuit au départ de la Suisse est limité. L'opérateur autrichien ÖBB propose, en partenariat avec les CFF, des trajets reliant Zurich et Bâle à Berlin, à Hambourg ou à Vienne. Mais les mouvements climatiques ont dopé l'intérêt pour cette alternative à l'avion, conduisant les CFF à vouloir renforcer le réseau nocturne en collaboration avec les Autrichiens. L'été dernier, ils ont annoncé qu'ils souhaitaient augmenter les capacités de l'offre actuelle et proposer de nouvelles relations.

Suspendu aux États

Voilà pour les ambitions. Reste la question essentielle du finance-



Aujourd'hui, le trafic de nuit au départ de la Suisse est limité. L'autrichien ÖBB propose, en partenariat avec les CFF, des trajets reliant Zurich et Bâle à Berlin, Hambourg ou Vienne. Mais cette alternative à l'avion suscite un intérêt croissant. KEYSTONE

«J'espère que les CFF ont conditionné leur contrat à l'acceptation de la loi sur le CO₂ et du Fonds pour le climat»



Olivier Français, conseiller aux États (PLR/VD)

«Les CFF ont raison d'agir au plus vite. La loi produit des effets concrets»



Lisa Mazzone, conseillère aux États (Verts/GE)

ment. L'entreprise ferroviaire est très claire sur ce point, elle compte sur l'aide de la Confédération pour relancer un segment qu'elle avait délaissé à la fin des années 2000, faute de rentabilité. «Une exploitation du trafic de nuit n'est pas possible sans moyen d'encouragement supplémentaire», insiste le porte-parole Jean-Philippe Schmidt. L'entreprise ferroviaire fait directement référence au Fonds pour le climat prévu par la révision de la loi sur le CO₂.

En juin dernier, les CFF ont poussé un premier ouf de soulagement après que le Conseil national a approuvé le texte. Dans sa version actuelle, il prévoit que les «entreprises de transport public peuvent bénéficier d'aides financières du Fonds pour le climat, à hauteur de 30 millions de francs par an au plus, pour la promotion du transport ferroviaire transfrontalier de personnes, y compris par trains de nuit».

La révision passe en septembre devant les sénateurs. Hasard du calendrier, la Commission de l'environnement des États a annoncé, mardi, que ses membres étaient fa-

vorables dans les grandes lignes à la version votée au National. «Des divergences demeurent, mais la taxe sur les billets d'avion et le soutien au trafic ferroviaire de nuit par le Fonds pour le climat ont obtenu l'aval de la commission», rapporte Adèle Thorens (Verts/VD), membre de la commission. Quant à la perspective de voir les CFF développer leur offre nocturne, la Vaudoise évoque «une excellente nouvelle». «Depuis la destruction du secteur, les voyageurs n'avaient quasi plus aucun choix. Le Fonds pour le climat a justement pour objectif de soutenir le développement d'alternatives à l'avion.»

Gagner du temps

La loi sur le CO₂ semble être en mesure de décrocher une majorité. Mais l'UDC menace de lancer le référendum et il faudra sans doute attendre plusieurs mois encore avant d'être fixé. Pourquoi s'être lancés avant que le projet ne soit sous toit? «Vu les délais très longs qu'implique la mise en service d'un train de nuit, nous nous sommes décidés à agir maintenant et à nous procurer le matériel rou-

lant nécessaire», répond Jean-Philippe Schmidt. C'est aussi pour aller plus vite que l'ancienne régie fédérale a choisi de louer des wagons-lits et couchettes, une option plus rapide que l'achat de nouvelles rames.

La stratégie des CFF est risquée, estime cependant le conseiller aux États Olivier Français (PLR/VD). «J'espère qu'ils ont conditionné leur contrat à l'acceptation de la loi et du Fonds pour le climat.» Sur le principe, il juge opportun de subventionner les trains de nuit. «Mais il faudra faire le bilan après quelques années pour s'assurer qu'il y a bien une demande.»

La sénatrice Lisa Mazzone (Verts/GE) défend, elle, la marche en avant des CFF. «Ils ont raison d'agir au plus vite. Il faut permettre aux voyageurs de réduire leur empreinte carbone en leur proposant une alternative à l'avion, juste après le coronavirus. Les CFF envoient un très bon signal qui montre l'importance des réponses politiques à l'urgence climatique. La loi produit des effets concrets.»