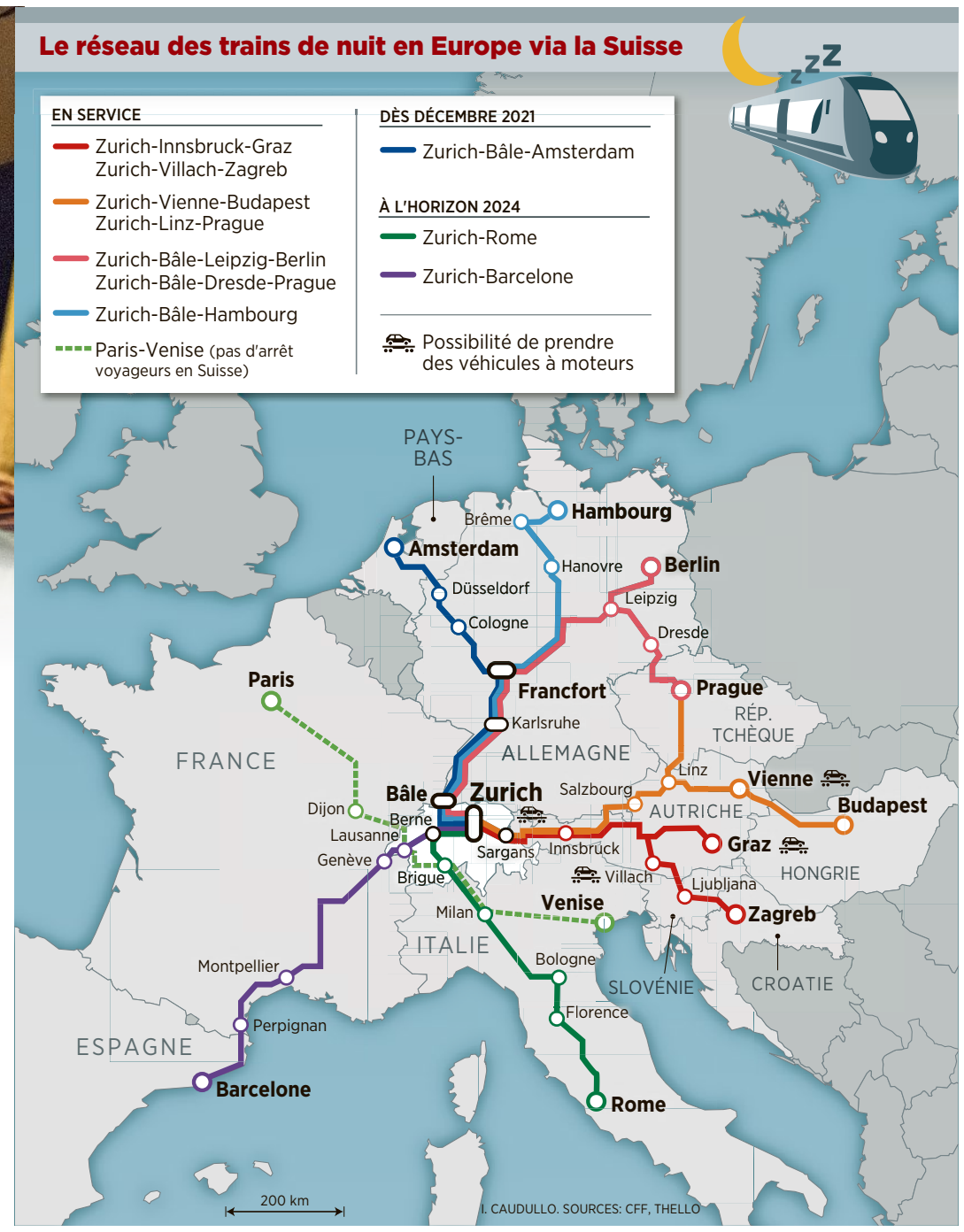
Voyage

Une nouvelle aube pour les trains de nuit



Les liaisons nocturnes internationales, qui connaissaient un regain d'intérêt avant la crise, pourraient profiter de la loi sur le CO_2 pour se redéployer en Suisse.

Renaud Bournoud
Collaboration: Florent Quiquerez

Le train de nuit est d'un autre siècle. Les compagnies aériennes à bas coût et les trains à grande vitesse l'ont mis sur une voie de garage au tournant du millénaire. Pourtant, le revoilà dans l'actualité. D'abord avec la reprise, les 24 et 25 mai, des liaisons nocturnes au départ de Zurich, après une longue interruption due au Covid. Ensuite, avec la révision totale de la loi sur le CO_2 soumise à la votation populaire le 13 juin prochain. C'est plus particulièrement l'article 57 de ce texte qui offre de nouvelles perspectives aux trains de nuit. L'alinéa 4 stipule 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».

Un créneau à exploiter

Cette manne potentielle donne des idées. L'automne dernier, les CFF ont signé une «déclaration d'intention» avec ÖBB pour développer l'offre depuis la Suisse. La compagnie ferroviaire autrichienne exploite déjà le plus grand réseau de liaisons nocturnes en Europe. C'est elle qui affrète les trains de nuit au départ de Zurich, en «étroite collaboration» avec les CFF. De nouvelles lignes sont prévues: Zurich-Amsterdam, dès décembre 2022, Zurich-Rome via Brigue à l'horizon 2024 et, pour la Suisse romande, le retour de Zurich-Lausanne-Barcelone, également en 2024.

Les compagnies ferroviaires estiment qu'il y a un créneau à exploiter. «La situation a changé, les consciences ont évolué, les gens sont plus soucieux de l'empreinte carbone de leurs voyages, note la porte-parole des CFF Ottavia Masserini. Nous avons une très forte demande chez les jeunes, mais aussi pour les voyages d'études.» Le nombre de passagers dans les trains de nuit en provenance de Suisse a augmenté de plus de 25% en 2019 par rapport à 2018, selon les CFF. C'était avant la crise.

Si l'intérêt est là, la rentabilité, elle, n'y est pas. La loi sur le CO_2 est donc la bienvenue. «Le soutien financier apporté par le Fonds pour le climat permettrait aux CFF de compenser les coûts d'exploitation élevés et déficitaires de l'offre en trains de nuit», écrivaient-ils l'automne dernier.

25%
Soit l'augmentation en 2019, par rapport à 2018, du nombre de passagers dans les trains de nuit en provenance de Suisse.

Le Canton de Vaud pousse pour remettre son chef-lieu sur les cartes ferroviaires nocturnes. Comme le dit la présidente du Conseil d'État, Nuria Gorrite: «Nous sommes au cœur de l'Europe, il faut que ces trains passent par chez nous et qu'ils s'y arrêtent.» Avant la pandémie, il n'y a qu'un seul train de voyageurs qui s'arrêtait en gare de Lausanne: le Paris-Venise affrété par l'italien Thello. Mais il s'agissait d'une halte technique, avec interdiction d'embarquer. D'où son surnom de «train fantôme». «Un arrêt à Lausanne ne pourrait être offert qu'à 3 heures du matin, relève Ottavia Masserini. Un horaire peu convenable pour les passagers.»

Une liaison sur la ligne du Simplon?

Si le Canton salue le retour du Zurich-Barcelone via Lausanne, il songe aussi à d'autres liaisons, comme rétablir le Genève-Lausanne-Rome. «On pourrait même le pousser jusqu'à Naples», suggère Nuria Gorrite. Un intérêt partagé par les Genevois. «Nous suivons de près les développements étudiés par les CFF, indique Roland Godel, porte-parole du Département des infrastructures de l'État de Genève. Nous veillons dans ce cadre à ce que soit prise en compte la mise en place de liaisons nocturnes depuis Genève non seulement vers l'Espagne, mais aussi vers l'Italie.»

Il y a également «une réflexion» pour le retour d'une liaison sur la ligne du Simplon en direction des Balkans. «Actuellement, le Paris-Belgrade contourne la Suisse via Munich et l'Autriche», souligne Nuria Gorrite.

Dans le contexte climatique que nous vivons, les trains de nuit ont des atouts pour vivre une deuxième jeunesse. Mais, pour la présidente du Conseil d'État vaudois, «il faut une offre performante pour que ce soit une alternative réelle à l'aérien».

«En Suisse, ces trains circulent de jour»

Michel Béguelin
Ancien cheminot et ex-conseiller aux États PS.

● Ancien cheminot, ancien sénateur PS, le Vaudois Michel Béguelin connaît aussi bien la politique du rail que la réalité du ballast. Il estime que le marché des trains de nuit est très «étroit» en Suisse. Leur redéploiement fait face à plusieurs obstacles. «Il faut déjà savoir que le réseau ferroviaire suisse a la plus forte densité de trains en journée d'Europe, rappelle-t-il. En conséquence, les travaux d'entretien de l'infrastructure doivent se faire la nuit.»

Il y a une parade pour les départs de Zurich. La ville proche de la frontière est le deuxième hub européen après Vienne pour les liaisons nocturnes. «En réalité, ces trains de nuit circulent dans l'horaire de jour sur le territoire suisse. Ils partent de Zurich vers 22 heures», note l'ex-conseiller aux États. Avant le Covid, le Thello Paris-Venise, en passant par Lausanne (mais sans y prendre de passager), circulait de nuit sur les voies suisses avec le statut de fret. «Entre janvier et septembre 2019, chacun de ces trains a cumulé un retard moyen de nonante-sept minutes en Suisse», indique Michel Béguelin.

Ces retards s'expliquent par les travaux, mais aussi par les chicaneries administratives. «Les gardes-frontière suisses avaient l'ordre de réveiller tout le monde et de contrôler tous les papiers d'identité. Ils craignent tellement les passagers clandestins», se désole-t-il. Avec des conditions de voyage aussi «lamentables», l'ancien cheminot se pose des questions sur ce que pourrait donner un éventuel Genève-Rome.

Enfin, les trains de nuit ne sont pas rentables. Le matériel coûte cher, il ne fait qu'un trajet par nuit et reste immobilisé toute la journée. «C'est compliqué à amortir, note Michel Béguelin. Par exemple, la Deutsche Bahn, la compagnie allemande, a dit qu'elle ne mettrait pas un sou dans les trains de nuit. En revanche, elle envisage de prendre des trains de jour et d'en faire des trains de nuit. Ainsi, les gens voyageraient toute la nuit assis sur les banquettes.» **R.B.**

Couchette-capsule

Les nouveaux trains commandés par ÖBB offriront des couchettes privatives. DR

Alors que la plupart des compagnies ferroviaires européennes ont abandonné leur service de trains de nuit, les Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) ont persévéré. Les Autrichiens sont même les seuls à acheter du nouveau matériel roulant pour la nuit. «Les ÖBB ont commandé au total 33 rames complètes. La première d'entre elles sera livrée d'ici à la fin de 2022», indique Bernhard Rieder, porte-parole. C'est l'allemand Siemens qui construit cette nouvelle génération de trains. Les aménagements intérieurs offriront des couchettes privatives à l'image des hôtels à capsules. Les ÖBB affrètent tous les trains de nuit au départ de Zurich. Ces nouvelles rames circuleront donc également en Suisse. «Mais dans quelques années seulement», prévient Bernhard Rieder.

Le confort est un atout pour attirer une nouvelle clientèle. Mais la crainte des vols durant le sommeil peut rebuter une certaine catégorie de voyageurs. «Nous accordons une attention particulière à la sécurité pendant les voyages de nuit, assure Bernhard Rieder. Dans nos trains de nuit, nous avons un steward dans chaque voiture couchette.» **R.B.**

Contrôle qualité