

# Les voyages en train de nuit séduisent de nouveau

● Avec une arrivée directement au cœur des villes et un bilan carbone moindre, les trains de nuit reprennent des couleurs face aux avions à bas coût.

Après des années de purgatoire, les voyages en train de nuit ont de nouveau la cote en Suisse. Les réservations pour cet été cartonnent, et Zurich est désormais le deuxième plus grand hub d'Europe en la matière, juste derrière Vienne. Un vaste réseau de trains de nuit

est en passe de se redéployer ces prochaines années sur toute l'Europe. Au niveau suisse, une ligne Zurich-Amsterdam via Bâle sera inaugurée en décembre. L'an prochain, c'est Rome qui sera de nouveau desservie. Dès 2024, les CFF promettent une ligne pour Barcelone, qui passera par la Suisse romande. D'autres destinations devraient suivre. Des cabines beaucoup plus confortables et des prix concurrentiels, ajoutés à l'aspect écologique de ce moyen de transport, expliquent ce retour de flamme. C'est toute une hôtellerie ferroviaire qui devrait bientôt trouver sa clientèle. *Page 2*



Harald Eisenberger



Finis les compartiments où on s'entassait à six. Les compagnies ferroviaires européennes misent dorénavant sur le confort. Ainsi toutes les futures cabines des trains ÖBB, la compagnie publique autrichienne, auront une salle de bains privative (à dr.).

# Les trains de nuit renouent avec le luxe

**TRANSPORTS** Le rail nocturne séduit de plus en plus. Pour répondre à la demande, les compagnies étendent la toile sur l'Europe et modernisent les compartiments.

IVAN RADJA  
ivan.radja@lematindimanche.ch

Au saut de puce aérien, certes low cost, mais inconfortable, et qui vous débarque en périphérie des villes, de plus en plus de voyageurs préfèrent le confort du train de nuit. Histoire de s'éveiller frais et dispos au cœur de sa destination. L'augmentation de la fréquentation date d'avant la vague verte, avec une hausse de 25% notée en 2019 déjà au départ de Zurich. Qui est, juste derrière Vienne, le plus grand hub de trains de nuit d'Europe, avec des liaisons pour Hambourg, Berlin, Vienne, Graz, Budapest, Prague et Zagreb.

L'aspect écologique, tant chez les jeunes de la génération Greta Thunberg que chez les plus âgés, joue un rôle de premier plan. Les promoteurs du projet français Midnight Trains (*lire encadré*) ne s'y trompent pas et axent leur communication sur ce point. Les CFF ont eux aussi fait leurs petits calculs: l'offre actuelle des trains de nuit en provenance de Suisse représente une économie

De quoi raviver les souvenirs personnels, souvent liés aux cabines à six couchettes et aux pauses cigarettes dans le couloir (on vous parle du siècle dernier!), propices aux rencontres éphémères... Les wagons n'ont d'ailleurs que peu changé pour l'instant, et accusent une moyenne d'âge de 20 à 30 ans, mais la relève est imminente, et elle s'annonce moelleuse. C'est le cas en France, où la SNCF renouvelle l'ensemble de son parc, confirme Paul Bilaine, chargé des relations presse. Les premiers wagons nouvelle génération rouleront dès cet été sur la liaison Paris-Briançon.

Pour les trains au départ de Zurich, l'achat du matériel roulant est du ressort des chemins de fer autrichiens. «Nous avons commandé 33 nouvelles rames de 7 voitures chacune, produites par Siemens, qui seront livrées entre 2022 et 2024, explique Bernhard Rieder, porte-parole d'ÖBB. Toutes les nouvelles cabines en voiture-lit auront douche et toilette privées, et les autres compartiments ne comporteront plus que quatre couchettes.»

**Berlin pour moins de 100 fr.**  
Demeure la question du prix. «Ils sont tout à fait concurrentiels par rapport à l'aérien, affirme Frédéric Revaz. Pour un Bâle-Berlin, les premiers prix dégriffés commencent à 99 francs par personne pour une Double

Economy, et à 132 francs pour une Double Deluxe, et les prix pour Amsterdam seront de cet ordre.» Sur les lignes SNCF, les tarifs partent de 29 euros en couchette seconde classe, et 39 euros en première. «Sans oublier que cela permet d'économiser le coût d'une nuitée à l'hôtel», ajoute Paul Bilaine.

Le réseau des trains de nuit est en passe de se redéployer sur toute l'Europe. Dès le mois de décembre, une ligne Zurich-Amsterdam via Bâle et Cologne (départ 21 h 59, arrivée 9 h) sera mise en service. «Rome suivra courant 2022, via Berne et Brigue, et nous prévoyons une ligne pour Barcelone via la Suisse romande pour 2024», ajoute Frédéric Revaz. La SNCF va ajouter un Paris-Tarbes et un Paris-Vienne cette année encore. Et mentionnons aussi le projet de l'association Lunatrain, un axe nord-sud entre Francfort et Barcelone, mixant fret et passagers, dont l'étude de faisabilité vient d'aboutir.

Cette combinaison entre marchandises et voyageurs évite de recourir aux subsides publics, assure Lunatrain. Du reste, souligne Bernhard Rieder, de telles offres ne sont pas fatalement déficitaires et les chemins de fer autrichiens arrivent à l'équilibre dans les bonnes périodes. «Les trains de nuit peuvent être rentables s'ils bénéficient d'un bon réseau et d'un fonctionnement parfait.»

«La demande est repartie en flèche la semaine dernière.»

Frédéric Revaz, porte-parole des CFF

d'environ 50'000 tonnes de CO2 par an, l'équivalent de la consommation annuelle de 30'000 voitures.

**Eau, vin, chaussons, petit-déjeuner...**

Et ça marche: «La demande est repartie en flèche la semaine dernière, et nous vendons beaucoup de voyages en train pour l'étranger, y compris de nuit, ce qui explique que certaines relations soient déjà complètes», confirme Frédéric Revaz, porte-parole des CFF. Les chemins de fer autrichiens (ÖBB) constatent également une hausse constante depuis trois ans (1,5 million de passagers en 2019). Si l'on opte pour le haut de gamme, une cabine à deux lits avec salle de bains, les petits à-côtés sont appréciables: bouteille d'eau, minibouteille de vin pétillant, biscuits, chaussons, boules Quies et petit-déjeuner compris, celui-ci étant aussi compris pour les premiers prix en compartiment couchettes. Le souper, servi chaud sur un plateau, est en option pour environ 10 euros.

## Les hôtels sur rails de Midnight Trains



DR

Midnight Trains: rien que le nom a un petit air d'Orient-Express. Fondée notamment par l'ex-CEO du site de crowdfunding KissKissBankBank, Adrien Aumont, cette start-up a su trouver de solides partenaires, dont la SNCF, pour ouvrir, dès 2024, une première ligne Paris-Rome. Avec un argument choc: «En train, vous émettez 8,8 kilos de CO2, contre

206 kilos par avion.» Suivront cinq autres destinations au départ de Paris, vers l'Espagne ou l'Écosse, entre autres. Un Paris-Milan-Venise est aussi prévu, qui traversera la Suisse.

Les rames proposeront des cabines individuelles, familiales (quatre lits) ou des compartiments duo (deux lits ou lit double). Pour ce faire, Midnight Trains étu-

die encore deux options: soit de nouvelles voitures, soit des wagons-lits d'occasion entièrement rénovés. Car le confort est prioritaire, explique Romain Payet, cofondateur de la start-up: «Si nous voulons convaincre les voyageurs d'arrêter de voler, nous devons offrir de l'intimité, une bonne table et une expérience numérique de bout en bout.»