

Rail européen

Paris et Berlin à nouveau reliées par train de nuit

Avec la relance de la liaison entre les deux capitales, la compagnie autrichienne ÖBB et ses partenaires français, belge et allemand confirment leur stratégie d'expansion.

Christophe Bourdoiseau
Berlin

Pratiquement neuf ans après sa suppression, le train de nuit entre Berlin et Paris redémarre. Depuis lundi, la compagnie autrichienne ÖBB propose trois fois par semaine un Nightjet entre les deux capitales, un train qui prendra un rythme quotidien à compter d'octobre 2024.

Avec près de quatorze heures de trajet et des arrêts à Mannheim, Halle, Erfurt et Strasbourg, le Berlin-Paris de nuit permet «d'économiser l'hôtel et d'avoir une véritable alternative à l'avion», se vante ÖBB. Les 132 places assises sont à partir de 29,90 euros, les voitures couchettes (108 places), à partir de 59,90 euros et les voitures lits (72 places), à partir de 94,90 euros.

La réouverture de cette ligne est surtout très symbolique car elle confirme la volonté des Européens de faire renaître un réseau qui avait pratiquement disparu après l'arrivée des compagnies aériennes low-cost.

Depuis 2020, le nombre de lignes a doublé en Europe (200 aujourd'hui). Même les compagnies privées y voient des opportunités sur un marché en effervescence et qui contribue à réduire les émissions de CO₂. Selon Allianz pro Schiene, une association regroupant ONG environnementales, syndicats et entreprises du rail, l'empreinte carbone d'un voyageur transfrontalier est au moins dix fois moins élevée qu'en avion.

Modernisation

Le Suédois Snälltåget a prolongé en avril sa liaison entre Stockholm et Hambourg jusqu'à Berlin. Le Belge European Sleeper vient d'ouvrir un Berlin-Bruxelles via Amsterdam qui va être prolongée en 2024 jusqu'à Prague. La start-up française Midnight Trains



Encadrés par les ministres des transports allemand et français, Volker Wissing (à g.) et Clément Beaune (à dr.), les représentants des compagnies ferroviaires allemande, belge, autrichienne et française, présentent lundi une maquette du nouveau train de nuit.

«Notre objectif d'ici à 2030 est de doubler le trafic.»

Sabine Stock,
directrice du transport voyageurs chez ÖBB

a annoncé des liaisons depuis Paris à partir de 2025 vers dix villes européennes, dont Porto, Madrid, Copenhague, Berlin, Venise ou Rome.

Pour l'instant, les Autrichiens sont les seuls qui investissent dans du matériel neuf. Ces dernières années, ils ont commandé une trentaine de nouvelles rames Nightjet à Siemens pour plus de 200 millions d'euros. Les premiers nouveaux wagons entreront en service ce lundi sur le Vienne-Hambourg et Innsbruck-Hambourg avec des minicabines individuelles. «Elles sont très confortables et bien conçues», assure Karl-Peter Naumann, le porte-parole de l'association des usagers du train Pro Bahn qui a pu les découvrir en avant-première en 2022.

Le redémarrage de la Berlin-Paris confirme la volonté d'ÖBB de poursuivre son expansion en Europe. «Notre objectif d'ici à 2030 est de doubler le trafic», a déclaré Sabine Stock, directrice du transport voyageurs. Actuellement,

ÖBB exploite une vingtaine de lignes Nightjet en coopération avec des entreprises nationales comme les CFF, la Deutsche Bahn allemande, la compagnie néerlandaise NS, la SNCF française et les compagnies italienne ou suédoise. L'Allemagne est désormais reliée à 40 villes en trains de nuit.

Mais cette activité reste une «niche» commerciale qui rapporte peu. ÖBB estime que les Nightjet lui permettent de dégager un «léger bénéfice d'exploitation», sans donner plus de chiffres. ÖBB transporte 28 millions de voyageurs par an mais seulement 1,5 million en trains de nuit.

Par rapport à l'avion, le rail reste désavantagé par des conditions d'exploitation inéquitables dans le transfrontalier. Face aux obstacles techniques, juridiques et économiques, la Deutsche Bahn avait supprimé en 2016 l'activité des trains de nuit pour cette raison. La compagnie allemande enregistre une perte de 30 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de... 90 millions.

Concurrence déloyale

Tandis que les pilotes d'avion peuvent franchir les frontières sans obstacle (et quelle que soit leur nationalité), les conducteurs de locomotives sont remplacés à chaque frontière car ils doivent connaître le réseau national et parler la langue. «Dans ces conditions, un train de nuit ne peut pas

être exploité de manière rentable, dit Thomas Sauter-Servaes, professeur à l'Université des sciences appliquées de Zurich (ZHAW). Par ailleurs, le prix du sillon (*ndlr*: *péage des trains*) reste le gros problème du rail avec la TVA, deux taxes qui n'existent pas pour l'avion. La distorsion de concurrence perdurera tant que les émissions de CO₂ des compagnies aériennes ne seront pas taxées de manière équitable.»

La réglementation de la sécurité incendie, les conditions de travail, la signalisation, l'absence d'harmonisation de la billetterie... «Il manque des standards qui permettent aux trains de circuler partout en Europe. Nous n'avons pas de Boeing 737 du rail!» résume l'expert.

Enfin, une place d'avion peut être vendue jusqu'à cinq fois par jour, une place de TGV jusqu'à quatre fois par jour. En revanche, une couchette ne se vend qu'une seule fois pour vingt-quatre heures. Sans oublier que les compartiments des voitures-lits nécessitent 100 à 300% de place en plus (douche, etc.).

Les trains de nuit restent donc tributaires de la bonne volonté des États et des aides publiques pour réussir leur retour. La Commission européenne a décidé de soutenir l'extension du réseau et dix projets pilotes. Parmi eux, la liaison Amsterdam-Barcelone qui doit être opérée par European Sleeper d'ici à 2025.