
La Suisse romande, grande oubliée des trains de nuit

Voyageurs déçus Alors que l'offre en trains de nuit se développe en Suisse, un déséquilibre géographique suscite la controverse. La récente annonce d'une liaison Bâle-Malmö, bénéficiant d'un soutien fédéral de 47 millions de francs jusqu'en 2030, met en lumière l'absence totale de trains de nuit desservant la Suisse romande et le sud de l'Europe. Actuellement, tous les trains nocturnes sont en partance de Bâle et de Zurich, et s'en vont vers le Nord ou l'Est, relève la RTS.

Un constat qui attise la frustration des élus romands, comme la conseillère nationale Verte Delphine Klopfenstein Brogini, qui dénonce auprès du service public une «Suisse romande parent pauvre des liaisons internationales».

«Pour les destinations bien desservies par la grande vitesse, comme l'Italie, l'Espagne ou la France, on mise davantage sur les trains de jour.»

Jean-Philippe Schmidt

Porte-parole des CFF

Marie-France Roth Pasquier, membre Centriste de la Commission des transports du Conseil national, s'étonne également de cette décision auprès de la RTS: «La destination peut paraître surprenante. On n'en avait jamais parlé dans nos travaux de commission. On avait demandé d'autres lignes internationales.» Pour cette députée fribourgeoise, c'est surtout l'absence d'offres vers le Sud qui pose problème, alors que de nombreux Romands réclament des liaisons nocturnes vers Rome ou Barcelone.

Les CFF justifient leur stratégie par une logique d'efficacité. Jean-Philippe Schmidt, leur porte-parole, explique privilégier les trains à grande vitesse diurnes pour les destinations méridionales: «Pour les destinations bien desservies par la grande vitesse, comme l'Italie, l'Espagne ou la France, on mise davantage sur les trains de jour, permettant d'atteindre ces destinations en une grande demi-journée.»

Équilibre financier précaire

Cette orientation s'explique aussi par les défis économiques considérables que représentent les trains de nuit. L'exemple de la ligne Bâle-Malmö est éloquent: avec des coûts d'exploitation de 40'000 à 60'000 francs par trajet et des recettes d'environ 25'000 francs, même avec une subvention fédérale de 30'000 francs par voyage, l'équilibre financier reste précaire.

Les CFF affirment que ces liaisons nocturnes ne s'autofinanceront pas «même après 2030», en raison de leurs caractéristiques intrinsèques: moins de passagers qu'un train standard et l'impossibilité de réutiliser les couchettes pour plusieurs trajets partiels.

Claude Beda