

En Suisse romande, le train de nuit reste un rêve

RAIL La Confédération vient d'annoncer une nouvelle ligne ferroviaire nocturne Bâle-Malmö pour 2026. Mais toujours rien pour la Suisse romande, où les CFF planchent plutôt sur des projets de liaisons directes diurnes pour rejoindre des villes comme Barcelone et Rome

YAN PAUCHARD

Le train de nuit a le vent en poupe. Dès le printemps prochain, il devrait être possible de relier en wagon couchette Malmö depuis Bâle, en passant par Copenhague. Et ceci trois fois par semaine. Cette liaison est une priorité pour la Confédération qui vient d'annoncer un investissement de 1,2 million de francs en 2025 pour des travaux préparatoires en vue de cette offre en direction de la Scandinavie. Une nouvelle évidemment réjouissante, mais qui fait grincer des dents de ce côté-ci de la Sarine. «Il existe huit lignes de train de nuit depuis Zurich et aucune depuis la Suisse romande. C'est inacceptable», réagit ainsi sur les réseaux sociaux le Vert genevois Eric Amato, parmi d'autres.

«Une fois encore, la Romandie fait un peu office de parent pauvre», regrette également le conseiller aux Etats vaudois Pascal Broulis. Parmi les autres subventions annoncées ce mois de juillet par l'Office fédéral des transports (OFT), on retrouve ainsi près de

2 millions pour le maintien de wagons-restaurants sur la ligne Zurich-Innsbruck-Graz et 5 millions pour l'homologation de trains Giruno pour des trajets à 250 km/h en direction de Venise et Gênes sur la ligne du Gothard. «On assiste à un développement de l'offre en direction du nord au départ de Bâle et en direction du sud depuis Zurich, il y a clairement un déséquilibre entre les régions du pays, observe encore le PLR vaudois. Genève et Lausanne doivent aussi être des priorités».

Pour Pascal Broulis, la question dépasse le seul enjeu des trains des nuits. «Depuis l'ouverture du tunnel de base du Gothard en 2016, les CFF n'ont pas mis en place ni annoncé d'améliorations significatives pour l'autre axe important entre la Suisse et l'Italie, celui du Simplon», s'inquiétait-il en mars dans le cadre d'une interpellation intitulée «Pourquoi la Suisse occidentale est-elle continuellement oubliée?». En juin dernier, il intervenait également à Berne pour demander des mesures afin de compenser la diminution du



La compagnie autrichienne ÖBB s'est imposée comme le principal opérateur transnational, sous la marque Nightjet. (ZURICH, 19 NOVEMBRE 2018/CHRISTIAN BEUTLER/KEYSTONE)

nombre de TGV Lausanne-Paris en 2026 en conséquence de travaux.

Enjeu sur le sud de l'Europe

«Un train de nuit pour Malmö est certes intéressant d'un point de vue touristique, mais les enjeux économiques et sociaux sont sur des liaisons avec des pays comme l'Italie, l'Espagne ou le Portugal, note de son côté la conseillère nationale Brenda Tuosto, membre de la Commission des transports. Ce sont des destinations où les échanges sont importants, notamment en raison de la présence en Suisse de nombreuses familles issues de l'émigration, qui se rendent régulièrement dans leur pays d'origine.» La socialiste vaudoise appelle aujourd'hui les CFF à avoir une véritable stratégie européenne à partir de la Suisse romande et à mettre en œuvre des conditions favorables à ce dévelop-

pement avec les partenaires des pays voisins.

Contactés, les CFF expliquent l'avance alémanique dans le domaine des trains de nuit par des raisons historiques. «C'est un produit autrichien si l'on peut dire», souligne son porte-parole Frédéric

«Les enjeux économiques et sociaux sont sur des liaisons avec des pays comme l'Italie, l'Espagne ou le Portugal»

BRENDA TUOSTO, CONSEILLÈRE NATIONALE (PS/VD)

Revaz. En effet, à la suite de choix volontaristes, la compagnie ÖBB s'est imposée comme le principal opérateur transnational, sous la marque Nightjet, rachetant notamment en 2016 les lignes abandonnées par la société allemande Deutsche Bahn (DB). Zurich est ainsi devenu le deuxième hub européen de trains de nuit après Vienne. Mais les CFF se veulent rassurants pour la clientèle romande. Des liaisons directes pour Barcelone et Rome sont en projet, tout comme le très attendu Genève-Londres. «C'est pour cette raison que nous sommes en train d'étudier la possibilité d'acquérir jusqu'à 40 trains à grande vitesse, pour circuler sur les réseaux français ou italien», précise encore Frédéric Revaz. Des échanges d'informations avec des fabricants de matériel roulant ont eu lieu ce printemps, pour un éventuel appel

d'offres, qui aurait probablement lieu en 2026.

Mais les amoureux des trains de nuit devraient être déçus: pour ces convois au départ de la Suisse romande, les CFF envisagent des liaisons diurnes. «Cela nous permettra d'être plus efficaces qu'avec des trains de nuit, qui permettent de transporter moins de passagers à la fois et, surtout, qu'on ne peut faire circuler qu'une fois par jour», relève Frédéric Revaz. Il rappelle également que ce service nocturne n'est pas rentable. Aujourd'hui, en Suisse, les trains de nuit représentent 5% du total des voyages internationaux. Certains parmi ces passagers font peut-être partie des 15 000 signataires de la pétition lancée ce printemps par l'association Actif-traffic pour demander la mise en place de lignes de trains de nuit vers Barcelone et Rome. ■