

Trains de nuit: vers une révolution?

De la Compagnie internationale des wagons-lits à l'express Nairobi – Mombasa.

Daniel Mange Dès 1919, le Lausannois avide de grands espaces pouvait sauter dans le Simplon-Orient-Express qui reliait Calais à Constantinople en 57 heures, soit moins de deux jours et demi. Les luxueuses voitures de la Compagnie internationale des wagons-lits lui assuraient un confort inégalé. Tous les rêves ont une fin: après une interruption de 1939 à 1947 due à la 2^e guerre mondiale, le Simplon-Orient-Express disparut en 1962, remplacé par des trains sans panache. L'essor fulgurant des vols à prix cassé, puis l'irruption des trains de jour à grande vitesse éliminèrent les derniers express de nuit. En Europe, seule la compagnie des chemins de fer autrichiens maintient avec profit ce marché de niche et s'équipe de matériel roulant du dernier cri.

Pourquoi le train de nuit est-il voué à l'échec économique? Il est condamné à une double peine: son confort d'abord – dans le meilleur des cas un compartiment avec toilettes et douche privatives – le limite à embarquer une vingtaine de passagers par voiture; son aménagement ensuite, parfait pour la nuit, le rend inutilisable de jour. La rentabilité est donc le nerf de la guerre, et les CFF planchent sur la location de wagons-lits, une option plus rapide et moins coûteuse que l'achat du matériel neuf.

Quelles alternatives?

L'association franco-suisse «Objectif train de nuit» a développé le concept Lunajet/Lunatrain, où les trains de nuit combinerait le transport des voyageurs et celui des marchandises (fret); une ligne pourrait ainsi relier Francfort à Barcelone via Lausanne et Genève. Mais les CFF ont montré les limites d'une telle exploitation où les besoins du fret sont incompatibles avec ceux des passagers.

Dès cet été, un bus de nuit de l'entreprise Twiliner devrait relier Zurich à Bruxelles: le véhicule à deux étages embarque 21 passagers dans des sièges inclinables, transformables en couchettes selon la classe affaire des compagnies aériennes; un vaste compartiment est réservé aux toilettes et vestiaires (voir page 8).

Compartiments
Premium de
l'express Nairobi
– Mombasa au
Kenya.
Photo: Riungu Ngiri



Cette dernière nouveauté nous rappelle que les avions long-courriers sont équipés de sièges ergonomiques adaptés aux parcours de jour comme de nuit; sur de très longs trajets, les passagers acceptent de ne pas jouir de toutes les aménités du wagon-lit de luxe, avec toilettes et douche privatives. N'est-ce pas la direction à suivre pour le rail?

Le Madaraka Express

Cette solution existe, mais il faut voler jusqu'au Kenya pour y découvrir les convois de la nouvelle ligne Nairobi – Mombasa reliant la capitale au grand port sur l'océan Indien.

Le Madaraka Express à voie normale (Express Liberté en swahili), construit et financé à 90% par des entreprise et banque chinoises, a remplacé dès 2017 le tortillard à voie métrique, dénommé Lunatic Express au vu de son horaire improbable. Neuf

gares battantes neuves, dont l'architecture s'inspire de l'environnement local, se succèdent sur les 472 km du trajet; le meilleur train, l'express de nuit, parcourt la ligne sans arrêt en 5h35, à la moyenne de 84 km/h, très honorable si on la compare au train Genève – Lausanne le plus rapide (92 km/h). Outre le trafic de fret, le trafic voyageurs se décline en trois classes: économique, confort et Premium.

C'est cette dernière offre qui retient notre attention (voir figure): les voitures sont aménagées en petits compartiments individuels, avec les aménités de la classe affaire des long-courriers: le fauteuil est transformable en couchette pour les trajets de nuit, accompagné d'un écran TV avec programme de divertissement (films et musique), d'un chargeur sans fil pour téléphone portable et d'écouteurs. Les repas sont servis à la place et, à la demande, deux compartiments peuvent fusionner.

C'est peut-être en imitant l'aménagement de l'avion que le train de nuit fera sa mue! Enfin, en équipant certains TGV de tels compartiments, les trains à grande vitesse élargiraient massivement leur rayon d'action.

C'est peut-être en imitant l'aménagement de l'avion que le train de nuit fera sa mue!