

# Le train de nuit Bâle-Malmö en danger

**TRANSPORTS** Les CFF ont lancé la vente de billets pour une desserte nocturne vers la Suède, mais elle ne verra pas le jour sans subventions. Or à Berne, des parlementaires font part de leurs (gros) doutes

RICHARD ÉTIENNE

La demande existe mais l'offre peine à suivre. En une phrase, c'est le diagnostic pour les trains de nuit – et les difficultés qu'ont les CFF à obtenir une subvention pour leur dernière desserte en la matière illustre ces défis. Les chemins de fer fédéraux ont ouvert le 4 novembre la billetterie pour une liaison, qui doit faire rêver les adeptes de tourisme vert et des pays nordiques, vers Malmö depuis Bâle.

Seize heures et 1400 km entre les deux villes, avec trois départs par semaine tout au long de l'année, à partir du 15 avril, a annoncé le transporteur le 30 octobre. L'Euronight et ses 350 places traverseront l'Allemagne puis une partie du Danemark avant d'atteindre la cité suédoise. Mais il y a un hic: l'offre est valable à condition que les CFF bénéficient d'une subvention, car la ligne n'est pas rentable, comme les trains de nuit en général, selon le groupe ferroviaire. Et là, rien n'est gagné.

Citons d'abord quelques chiffres. En l'état, la Confédération prévoit de verser pour ce projet 47 millions de francs d'ici à 2030, dans le cadre de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Le parlement, qui doit valider cette somme, devrait statuer

**«C'est dommage de cibler seulement des aventuriers, ceux qui ont le temps ou qui se soucient de leur empreinte carbone»**

THIBAUT CONSTANT, FONDATEUR DE LA START-UP FERROVIAIRE NOX

en décembre. En cas de vote favorable, Berne subventionnerait chaque billet à hauteur de 100 francs, une somme qui doublerait si 200 places ou moins sont occupées lors d'un trajet. Les prix des billets ne sont pas indiqués et ils varient. Hier, une couchette pour un trajet en avril nous a été proposée à 186 francs.

## «Trop coûteux»

Dans la presse alémanique ce week-end, le président du Centre, Philipp Matthias Bregy, a dit qu'il voterait contre une telle aide. «C'est trop coûteux», a-t-il déclaré en précisant que Malmö n'est même pas une destination aérienne et en estimant que la demande est faible. Les conseillers nationaux Christian Wasserfallen (PLR) et Christian Imark (UDC) ont aussi jugé cette subvention superflue. «Il n'appartient pas à l'Etat de payer pour des destinations touristiques», estime le premier.

Le projet reçoit en revanche le soutien de la gauche pour des questions climatiques notamment. La conseillère nationale

Ursula Zybach (PS/BE) affirme que le trafic aérien bénéficie de réductions «beaucoup plus importantes» par le biais d'exonérations sur le kérosène et les billets.

Contactés hier, les CFF ont indiqué qu'il était trop tôt pour savoir si les ventes pour Malmö avaient bien démarré. Le transporteur n'a pas attendu pour lancer les ventes car la clientèle, pour les trains nocturnes, tend à réserver ses billets longtemps à l'avance. Il a déjà signalé que si l'offre devait être annulée, les billets seraient remboursés.

Les CFF affirment que les trains de nuit ne sont pas rentables en raison de coûts élevés liés au matériel roulant, aux redevances d'utilisation des voies et au personnel. Réserver un sillón (l'équivalent d'un crêneau dans l'aviation) coûte cher. Un voyageur de nuit a besoin de plus d'espace qu'un passager de jour. Les places ne peuvent être vendues qu'une seule fois par jour, ce qui n'est pas le cas des trains diurnes. Des travaux sont en outre souvent effectués la nuit, ce qui entraîne des

annulations. Et les trains, contrairement aux avions, ne peuvent effectuer plusieurs rotations par jour pour amortir les coûts.

Plusieurs projets ont été annulés ou suspendus, comme des dessertes nocturnes vers Rome et Barcelone. Dans les pays voisins, les offres sont aussi revues à la baisse tandis que les start-up du secteur souffrent. En 2024, la française Midnight Trains a fermé ses portes sans avoir fait circuler un seul train. L'opérateur allemand Flixtain a mis fin à son aventure de trains de nuit. Lancé en 2021 avec de grandes ambitions, l'opérateur néerlandais European Sleeper ne propose actuellement qu'une seule liaison entre Bruxelles et Prague.

## Erreurs du passé «répétées»

Vouloir relier Bâle à Malmö en train de nuit, c'est «répéter les erreurs du passé», selon Thibault Constant, un youtubeur spécialisé sur la question. «Pourquoi ne pas plutôt relier Zurich à Copenhague, et tous les jours plutôt que trois fois par semaine? Le trajet

passerait par un pays de moins, c'est tout ça de coûts en moins, et cela attirerait une clientèle d'affaires tout au long de l'année», estime celui qui a fondé cette année Nox, une start-up qui planche sur une offre nocturne en Europe.

## Dans les pays voisins, les offres sont aussi revues à la baisse tandis que les start-up du secteur souffrent

«C'est dommage de cibler seulement des aventuriers, ceux qui ont le temps ou qui se soucient de leur empreinte carbone», ajoute Thibault Constant. L'expert relève qu'en Europe le matériel roulant se fait trop rare et que les quelques modèles sur le marché sont anciens et dotés d'une capacité limitée, ce qui

freine d'autant plus l'offre en liaisons de nuit.

Durant la seconde moitié du XXe siècle, on pouvait sillonner le continent en train de nuit mais ce mode de transport, qui fait économiser des nuits d'hôtel, s'est effrité avec l'arrivée de l'aviation à bas coûts, pour quasiment disparaître entre 2010 et 2020. Seul l'autrichien ÖBB a maintenu une offre durant cette période creuse.

Le covid et le changement climatique ont donné un second souffle au secteur mais les difficultés se sont vite imposées. Les opérateurs tendent désormais à y voir un produit de niche et les chiffres des CFF à cet égard sont parlants: en 2024, ils ont accueilli 11,6 millions de voyageurs sur les trains internationaux et seuls 600 000 d'entre eux ont voyagé de nuit.

Outre Malmö, les CFF proposent des offres nocturnes vers Hambourg, Berlin, Vienne, Graz et Amsterdam, en partenariat avec ÖBB. A cela s'ajoute un service vers Prague, Budapest, Ljubljana, Zagreb, Dresde et Leipzig, au départ de Zurich ou de Bâle. ■

## Commande CFF à Siemens: Stadler Rail envisage un recours

**CONTROVERSE** Dans une interview à la «SonntagsZeitung», Peter Spuhler qualifie de «mauvaise décision» le choix des CFF de faire construire leurs rames par l'allemand Siemens. Et assure réfléchir à un éventuel recours par les «moyens légaux nécessaires»

NINA SCHRETR AVEC L'ATS

Vendredi, les CFF ont créé la surprise en choisissant le constructeur allemand Siemens Mobility pour leurs nouvelles 116 rames à deux étages. Le constructeur thurgovien Stadler Rail, qui a participé à l'appel d'offres, est ainsi passé à côté d'un contrat de 2,1 milliards de francs. «Une décision claire», basée sur les coûts d'in-

vestissement, les charges d'exploitation et les critères de durabilité, justifiait devant la presse Vincent Ducrot, le directeur des chemins de fer.

Mais une telle explication n'est pas du goût du patron de Stadler Rail. Dans une interview pour la *SonntagsZeitung*, Peter Spuhler se dit «déçu et surpris», estimant que le constructeur thurgovien «a été partiellement sous-évalué». «Nous analysons actuellement la situation et, si le résultat confirme nos craintes, nous déposerons un recours auprès du Tribunal administratif de Saint-Gall dans les vingt prochains jours», explique-t-il.

Tout en assurant entretenir de bonnes relations avec Vincent Ducrot et n'avoir aucun grief personnel à formuler, Peter

Spuhler illustre la mauvaise considération dont son entreprise aurait fait l'objet par la différence de «points» obtenus par Siemens et Stadler Rail sur différents critères, dont les coûts de maintenance (40 points de retard pour le thurgovien sur ce point) ou le développement durable (10 points de moins), «alors même que nous produisons l'intégralité de nos trains pour les CFF en Suisse».

## Les CFF répondent aux critiques

De quoi justifier aux yeux de Stadler «un examen professionnel» qui, selon son issue, alimentera un recours. «Ce serait la première fois en Suisse que nous serions contraints d'utiliser cette voie de recours, et qui plus est, contre notre meilleur

client, explique Peter Spuhler. Cela nous porterait préjudice. Mais s'il faut qu'il en soit ainsi, ainsi soit-il.»

Face aux critiques soulevées par le choix de l'allemand Siemens, les CFF ont précisé leur position hier par communiqué. En tant qu'entreprise appartenant à la Confédération, la compagnie doit «acquiescer des produits aussi avantageux que possible», et Siemens Mobility a remis l'offre «la plus avantageuse» en termes de rentabilité et de qualité. Le communiqué rappelle par ailleurs que le droit des marchés publics interdit de favoriser les entreprises suisses. Le critère de la nationalité ne bénéficie ainsi pas d'avantages, même si l'entreprise adjuge une nette majorité de ses marchés en Suisse. ■