

Annexe (partie A de l'examen)

« On adore voyager ainsi »

Les trains de nuit semblent à nouveau avoir le vent en poupe*. Qu'en est-il réellement ? Qui sont les voyageurs ? Nous avons embarqué entre Zurich et Vienne.

5 C'est un peu comme en colo** : on rèle des ronflements du voisin et des effluves de ses chaussettes, de la promiscuité***, des courbatures et du sommeil saccadé mais, au final, on en garde de beaux souvenirs. Rencontres, coup de foudre, une mer qui se dessine aux lueurs du petit matin derrière la vitre... Tout est possible à bord d'un train de nuit.

Les Biennois Yanick et Simon fraternisent avec deux Sud-Coréens, Joe et Victoria, rencontrés à bord du train de nuit entre Vienne et Zurich.

10 « On adore voyager ainsi, c'est une expérience », explique Simon Burri (32 ans) qui raconte avoir voyagé en train de nuit jusqu'en Finlande. « On ressent le voyage plus qu'en avion, complète son ami Yanick (31 ans). Et on fait des rencontres. À l'aller, on est tombés sur des gens avec qui on a passé toute la journée à Vienne. »

15 Aujourd'hui, sept destinations sont desservies par des trains de nuit depuis Zurich ou Bâle : Berlin, Budapest, Graz, Hambourg, Prague, Vienne et Zagreb. De nombreux trains de nuit circulent encore en Italie, en Espagne ou en Suède. Cependant, il y a vingt ans, l'offre internationale était encore plus importante. On pouvait alors embarquer à Genève, Sion ou Fribourg, et se réveiller à Lisbonne, Rome ou Barcelone.

Qui a tué les trains de nuit ?

20 En cause : la baisse des prix des vols en avion (EasyJet est apparu en 1995), l'amélioration du réseau autoroutier et la libéralisation des transports internationaux de voyageurs par le rail, décidée par l'Europe en 2007, qui ont ouvert la concurrence. Les pays européens ont les uns après les autres abandonné leurs wagons-lits internationaux. Certains, comme la Suède et l'Italie, ont gardé leurs trains de nuit internes.

25 Tous ? Non. Les chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont choisi de récupérer certains des convois nocturnes abandonnés par leurs voisins allemands. « D'un jour à l'autre, nous avons doublé notre réseau de trains de nuit, explique Bernhard Rieder, porte-parole de l'ÖBB. Le succès de nos Nightjets montre que nous avons raison. » Dès le début, un nombre « suffisant » de passagers fréquentent leurs trains qui desservent Zurich, Bâle, Vienne, Berlin, Hambourg, Prague, Rome, Varsovie ou Budapest.

30 À noter que les voyages en train sont toujours restés attractifs : l'abonnement général européen Interrail a triplé ses ventes entre 2005 et 2018, passant de 100 000 à 300 000 billets vendus par an.

Wagons-lits de luxe prisés

35 Ce sont 1,4 million de passagers qui aujourd'hui empruntent chaque année les trains de nuit de l'ÖBB, sur un total de 261 millions. « C'est une activité de niche****. La catégorie de luxe est celle pour laquelle il y a la plus grande demande. Les gens sont prêts à payer pour avoir plus de confort. » Selon lui, les wagons-lits à un, deux ou trois vrais lits et lavabo privatif sont réservés et complets longtemps à l'avance. Ce qui n'est pas le cas des compartiments à 4 ou 6 couchettes, ni des sleeperettes, ces sièges inclinables comme en avion.

40 Pour répondre à ce marché, ÖBB investit « massivement » dans 13 nouveaux trains de nuit complets, en misant sur des cabines privatives rappelant les hôtels « capsules » japonais avec douche. Les compartiments à six couchettes seront supprimés. Mise en circulation des nouveaux wagons : en 2022. Côté prix du billet, ÖBB continuera à s'aligner sur l'aviation low cost. « Sur un tracé comme Zurich–Berlin, nous notons une baisse de nos réservations dès qu'une compagnie
45 fait une offre plus avantageuse. L'argument écologique que tout le monde brandit aujourd'hui n'a pour l'instant aucune influence. Nous ne pouvons pas uniquement miser là-dessus. »

La honte de l'avion

C'est pourtant l'argument écolo qui replace les trains de nuit sur le devant de la scène. En arrivant ce janvier au Forum international de Davos en train, la militante suédoise Greta
50 Thunberg (16 ans) semble avoir rappelé à tout le monde qu'il était encore possible de traverser l'Europe par le rail. Fin 2018, elle avait repopularisé le mouvement flygskam en Suède, la « honte de l'avion », qui pointe du doigt les utilisateurs réguliers de l'espace aérien. Il faut dire que la comparaison est implacable : le train pollue environ 15 fois moins.

Un sondage de l'Association transports et environnement (ATE), début juin, montre que 60% des
55 1200 Suisses sondés seraient prêts à voyager en train de nuit à l'international. Des élus demandent aux CFF d'ouvrir de nouveaux trajets depuis la Suisse. On parle de taxer le kérosène pour que les billets d'aviation reviennent à des tarifs plus dissuasifs. Certaines entreprises, comme l'Université de Bâle, imposent à leurs employés de voyager en train plutôt qu'en avion...
« Je parle au minimum deux fois par semaine avec un journaliste suisse, confirme Bernhard
60 Rieder de l'ÖBB. Il y a un très fort intérêt, et pas seulement en Suisse ; toute l'Europe en parle. » Mais les idées ne suffisent pas : les réservations dans leurs Nightjets n'ont, elles, pas augmenté depuis le début de l'année.

D'après Gilles Mauron, « On adore voyager ainsi »,
Coopération, 24 juin 2019.

* *avoir le vent en poupe* : avoir du succès

** *colo* : colonie de vacances

*** *promiscuité* : présence rapprochée et désagréable d'autres personnes

**** *activité de niche* : activité qui vise une clientèle bien précise et peu nombreuse