



## ABONNÉS

LE SOIR

Sur notre site (re)découvrez nos précédents grands formats, notamment celui sur le Débarquement (« 75 ans d'amour-haine avec l'Amérique ») et celui sur les femmes humoristes (« L'humour trash est enfin une affaire de femmes »).

plus.lesoir.be

## REPORTAGE

BERNARD PADOAN  
ENVOYÉ SPÉCIAL DE PARIS À VENISE

Paris, gare de Lyon. Il est près de 19 heures. De nombreux navetteurs se pressent pour rejoindre les trains de banlieue qui les ramèneront à la maison. A la voie numéro 5, l'ambiance est plus calme. D'autres voyageurs, des touristes essentiellement, traînent leurs valises vers un train différent. Destination du Thello Euro Night 201 ? Venise ! Née d'une joint-venture entre l'opérateur ferroviaire transalpin Trenitalia et le conglomérat français Vinci, la compagnie ferroviaire Thello assure une liaison quotidienne... nocturne entre la capitale française et la Cité des Doges.

Pour les voyageurs belges, les trains de nuit relèvent de l'histoire ancienne. On se souvient des trajets en compartiment couchettes vers les stations de ski lors des vacances de neige. Ou les vacances vers le sud de la France ou l'Italie, où l'on pouvait même « mettre la voiture sur le train » au départ de la gare Bruxelles-Schaerbeek et débarquer le lendemain matin à Saint-Raphaël ou Milan. En montant à bord du Thello Paris-Venise, on redécouvre donc avec amusement les échelles qui permettent de grimper sur les couchettes supérieures, et les étroits couloirs où on n'arrive à se croiser qu'en se plaquant contre la vitre. Affable, le personnel de bord relève les cartes d'identité pour préparer les formalités douanières. A 19 h 15, le convoi s'ébranle pour quatorze heures d'un voyage teinté de nostalgie.

## Problème de rentabilité ?

De fait, depuis le début des années 2000, il n'y a plus de trains de nuit au départ des gares belges. Un phénomène qu'on observe surtout en Europe de l'Ouest. La SNCF n'exploite plus que deux lignes de nuit (le Paris-Briançon vers les Alpes et Paris-Latour-de-Carol vers les Pyrénées, prolongé vers Perpignan en saison) et la Deutsche Bahn a revendu son réseau à l'autrichienne ÖBB en 2016. Pour les compagnies publiques française et allemande, les trains de nuit ne seraient plus rentables. Un argument que rejettent plusieurs associations de promotion du transport par rail. « Il y a un chiffre qui est toujours avancé par la SNCF, c'est celui de la diminution des voyageurs de 25 % entre 2011 et 2015 », constate Clément Jouve, du collectif français Oui au train de nuit. « Mais on remarque que sur cette même période, il y a énormément de trains de nuit qui ont été supprimés. Et que sur les trains qui ont été maintenus, les taux de remplissage sont restés à peu près inchangés. » La DB est également soupçonnée d'avoir volontairement plombé les comptes de sa filiale trains de nuit pour justifier sa décision d'arrêter ce service. Pour ces associations, « on peut atteindre la rentabilité, comme le prouve ÖBB ». Souvent citée en exemple, l'activité trains de nuit de la compagnie autrichienne, baptisée Nightjet, est bénéficiaire. Et il n'y a pas qu'ÖBB qui attire les passagers : dans les pays d'Europe centrale et de l'Est, ainsi qu'en Scandinavie, les trains couchettes restent très prisés.

De son côté, Thello, qui transporte environ 200.000 voyageurs par an, a été contraint de décaler son « break-even » à fin 2019 en raison des trois mois de grève qui ont bloqué le rail français l'an dernier. Pas rentable, le train de nuit ? « C'est vrai que l'exploitation des trains de nuit est contraignante », reconnaît Roberto Rinaudo, le PDG de la compagnie. « Il faut avoir des réseaux disponibles la nuit (période pendant laquelle

# Un nouveau jour se l

Reporter le trafic du ciel vers le rail ? C'est une des solutions défendues pour protéger l'environnement. Les compartiments couchettes et autres wagons-lits pourraient s'imposer comme une alternative aux avions, même low-cost.

les gestionnaires de réseau font généralement les travaux d'entretien et de réparation des voies, NDLR). Il faut assurer un service ferroviaire et un service hôtellerie. Il faut avoir des employés qui sont bien formés et multilingues. Il y a des coûts d'exploitation importants. Soit on y croit et on investit, soit on n'y croit pas et on abandonne. » Et Thello semble y croire puisque la compagnie a investi un total de 15 millions d'euros dans son service depuis 2011, dont un tiers depuis 2018 pour une grande rénovation de sa flotte (45 voitures). « Il y a absolument les conditions pour avoir un service rentable et de belles perspectives de croissance », ajoute Roberto Rinaudo. « Nous avons fait de nombreuses études qui nous ont montré qu'il y avait de grandes opportunités de marché pour le train de nuit si on travaille sur la qualité du service. Le client du train de nuit demande un voyage complètement différent par rapport aux autres moyens de transport, comme l'avion, le bus ou la voiture. Et qui fait en sorte que les vacances démarrent déjà avec le voyage en train. Et l'autre condition de la réussite, c'est le choix de destinations stratégiques. Dans notre cas, nous pensons que c'est un bon trajet parce que nous garantissons une liaison entre deux villes européennes qui sont parmi les plus importantes d'un point de vue touristique. »

## « Plus facile et plus beau »

Cette « autre façon de voyager », c'est en partie ce que recherche Marisa, 36 ans. Venue de Buenos Aires, elle est en vacances pour trois semaines en Europe. Passée par Madrid et Barcelone, elle met le cap sur Venise, puis Florence et Rome. « Il n'y a pas de trains de nuit en Argentine », constate-t-elle, alors que le train fait une halte (la seule en France) en gare de Dijon. « C'est à la fois plus facile et plus beau, puisqu'on peut profiter du paysage. Il n'est pas comme les autres, ce train. » C'est aussi l'argument avancé par Libby (62 ans), qui voyage avec son mari Rick (66 ans) – même si le stress qu'elle ressent en avion est pour beaucoup dans le choix de prendre ce train de nuit pour rallier Venise. A la différence de Marisa, qui voyage dans un compartiment à quatre couchettes qu'elle devra partager avec des inconnu(e)s, le couple canadien, originaire de London (Ontario), a opté pour un « wagon-lits » de première classe, avec cabine de douche et toilettes privées. « Je n'avais pas vraiment envie de partager l'intimité d'autres passagers », avoue Libby.

Le train de nuit ne « mange » pas de temps utile puisqu'on dort pendant le voyage

Mais outre l'expérience « façon Orient-Express » (toutes proportions gardées...), Marisa ne le cache pas : le choix du train de nuit, c'est aussi une question d'argent. D'abord parce qu'il lui permet d'économiser une nuit d'hôtel à Paris. C'est un des avantages souvent mis en avant : outre le fait qu'il permet de voyager de centre-ville à centre-ville, le train de nuit ne « mange » pas de temps utile (puisque l'on dort pendant le voyage) et permet de profiter d'une journée entière à l'arrivée (même pour des voyageurs d'affaires), ce qui n'est pas toujours le cas pour les trajets en avion ou en trains de jour (notamment en TGV). « On dit souvent que le trajet d'un train de nuit dure une heure : une demi-heure pour se coucher, et une demi-heure pour se lever », confirme Arnaud Wiclawski, jeune ingénieur en génie énergétique



durable et fondateur de la branche belge du collectif européen « Back on track » – qui plaide pour une plus grande utilisation du train (de jour comme de nuit). Moyen de transport « cher », le rail ne ferait pas le poids face aux vols low cost ? Si le voyage en première classe chez Thello peut en effet grimper jusqu'à 400 euros, le trajet en compartiment couchettes commence à 29 euros ! Un prix similaire à celui pratiqué par ÖBB dans ses wagons avec sièges inclinables, alors que les couchettes démarrent à 49 euros chez l'opérateur autrichien. De quoi convaincre Xavier (46 ans) et Alice (35 ans), un couple bourguignon, de s'offrir un city-trip en amoureux. « On a payé 120 euros pour deux allers-retours Paris-Venise », note Xavier. « C'est le même prix que pour un aller-retour entre Auxerre et Paris ! » A ce prix-là, le confort du compartiment reste limité, comme la largeur de la couchette et l'épaisseur de la couverture fournie par la compagnie. En première, par contre, on a droit à un édredon et à une douche chaude donc, lorsque les passagers « couchettes » doivent se contenter des petits cabinets de toilette (avec mini-lavabo) situés à chaque extrémité du wagon pour se débarbouiller. « On est en vacances, donc ça va », tempère Alice. Certes, les plus ronchons s'agaceront peut-être de voir leur sommeil interrompu par les annonces résonnant sous la voûte de la gare de Milan, où le train s'arrête une première fois en Italie sur le coup de 6 h 30. Mais la vue sur le lac de Garde à l'heure du petit-déjeuner dans le wagon-restaurant leur offrira une compensation qui devrait leur redonner le sourire.

## Impact environnemental plus faible que l'avion

Et si ça ne suffit pas, les voyageurs de nuit pourront aussi se féliciter... de faire un geste pour la planète. Dans un contexte d'inquiétudes croissantes sur les conséquences du changement climatique, le train marque un autre point face à l'avion. Une étude française – pays où l'électricité est principalement nucléaire, il est vrai – évalue à 3,4 grammes de CO<sub>2</sub> par passager-kilomètre les émissions d'un TGV, à 10,2 g celles du train de nuit, à 20,6 g celles de l'autobus et à 145 g celles de l'avion. Pas plus tard que vendredi dernier, la commissaire européenne aux Transports, Violeta Bulc, chiffrait à 33 milliards d'euros les coûts environnementaux (changement climatique, pollution atmosphérique, bruit) des 33 principaux aéroports européens. « Le prix payé par ceux qui voyagent en avion couvre à peu près les coûts d'infrastructure, mais pas les coûts environnementaux », ajoutait la commissaire. « Nous ne pouvons pas continuer à générer des coûts aussi élevés avec l'aviation ni avec aucun autre mode de transport. Nous devons redresser la situation rapidement. »

De quoi remettre du plomb dans l'aile de l'avion. « Il faut un report modal », insiste Clément Jouve, pour qui, si le TGV reste le plus adapté pour les trajets jusqu'à 750 kilomètres, « le train de nuit



trouve toute sa pertinence pour les distances entre 750 et plus de 1.000 kilomètres ». Or, selon des chiffres du Réseau action climat, 20 % des émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien concerneraient des vols de... moins de 1.500 kilomètres. Du côté de Oui pour le train, on plaide donc pour un coût-vérité de l'avion et on soulève l'inévitable question de la taxation du kérosène. « Je pense qu'on est au meilleur moment pour lancer le débat, alors que la conscience écologique se développe et que les gens sont à la recherche d'alternatives crédibles », abonde Arnaud Wiclawski. « Les responsables politiques sont enthousiastes quand on leur parle des trains de nuit. » La SNCB, elle, l'est un peu moins. « Il s'agit de trains internationaux, donc cela demanderait concertation avec les acteurs concernés par ce sujet », explique Elisa Roux, porte-parole de l'opérateur ferroviaire. « Mais à ce jour, le sujet n'est pas sur la table. »

Pour autant, parmi les passagers du train, peu nombreux sont ceux pour qui l'argument climatique a été déterminant à l'heure d'acheter leur billet. « Vous dire qu'on a choisi le train pour des raisons d'environnement, ce ne serait pas honnête », confesse Gisèle (70 ans) et Bernard (71 ans), retraités bretons, embarqués dans un périple qui doit les mener de Rennes à Igoumenista en Grèce, via Bari. « Ce n'est pas le climat qui nous a guidés. Même si finalement, ce n'est pas plus mal. »

Alors que défilent les haltes italiennes (Brescia, Vérone, Vicenza, Padoue), Pauline affiche, elle, sa fibre verte. « Moi j'ai choisi le train pour son empreinte écologique », affirme cette étudiante parisienne de 26 ans. « D'autant qu'à cet horaire-là, c'est moins cher que l'avion. Dès que j'en ai la possibilité, je prends le train. C'est aberrant de choisir l'avion et de flinguer des tonnes de CO<sub>2</sub>. Je ne dis pas qu'il faut prendre le bateau quand on veut aller au Canada. Mais quand il y a une vraie alternative, on a moins l'impression de détruire la planète », conclut-elle, tandis qu'enfin, on aperçoit la Sérénissime, plantée au milieu de sa lagune, d'où elle défie le temps... et la montée des eaux. A l'heure prévue, le train s'arrête à Venise Santa-Lucia. Il est 9 h 30. A peine franchies les portes de la gare, on se retrouve au bord du Grand Canal baigné de soleil. Le voyage en valait la peine. Incontestablement.

grand format