

- [lanète](#)
- [Transports](#)

Le train de nuit, solution écologique alternative à l'avion malgré un matériel vieillissant

Une nouvelle ligne Vienne-Bruxelles vient d'ouvrir, alors qu'en France seulement deux lignes nocturnes existent encore, contre une douzaine il y a dix ans.

Par [Olivier Razemon](#)

Publié le 26 janvier 2020 à 03h30 - Mis à jour le 27 janvier 2020 à 10h41

Temps de Lecture 6 min.

- Favoris
-
- • Partage
- • • • • • • •

Article réservé aux abonnés



18,0



-12



Le premier train de nuit sur la ligne Vienne-Bruxelles, le 19 janvier. ALEX HALADA / AFP

A chacun son souvenir du train de nuit. On peut garder de ces voyages une réminiscence mitigée, entre ronflements des autres passagers, odeurs flottantes et tangage rompant soudainement le sommeil sur la couchette si étroite, ou avoir la nostalgie de son bercement caractéristique, synonyme de voyage et prémices du dépaysement à venir.

Quoi qu'il en soit, ce mode de transport n'appartient pas encore au passé, loin de là. Car il s'agit du moyen le plus efficace pour gagner une destination lointaine sans prendre l'avion. [Le train de nuit répond pleinement au « flygskam »](#) (« la honte de l'avion » en français). Parti de Suède fin 2018, ce sentiment s'est rapidement répandu dans certaines catégories de la population sur le continent européen, au point d'inquiéter l'industrie aérienne.

Le secteur ferroviaire observe au contraire cette évolution avec intérêt. Il faut voir, pour s'en convaincre, l'enthousiasme des participants au voyage inaugural de la nouvelle ligne entre Vienne et Bruxelles, dans la nuit du 19 au 20 janvier. Deux fois par semaine, la compagnie autrichienne ÖBB fait désormais circuler ce train, [sous sa marque Nightjet](#), qui met quatorze heures à parcourir les 1 000 km qui séparent les deux capitales, après une quinzaine d'arrêts, à Linz (Autriche), Nuremberg, Cologne ou Liège.

« *J'ai dormi merveilleusement* », s'exclame Karima Delli, présidente (Europe Ecologie-Les Verts) de la commission transports au Parlement européen, qui faisait partie du voyage. « *J'avais un véritable lit, un cabinet de toilette, et une baie vitrée permet d'admirer le paysage* », témoigne-t-elle. Après avoir repris, fin 2016, les lignes abandonnées par la Deutsche Bahn, ÖBB inaugure régulièrement de nouvelles lignes.

Les trains autrichiens circulent désormais toutes les nuits en Europe centrale, de Hambourg à Zurich et de Rome à Vienne. Les premiers prix sont fixés à moins de 50 euros. La Suède et la Finlande ont investi massivement dans leur réseau et leur matériel, tout comme la compagnie privée Caledonian Sleeper, au Royaume-Uni.

Profitant de cet engouement, le collectif Back on track, qui réunit des associations européennes attachées au train de nuit, se retrouve à Bruxelles, mardi 28 janvier, pour tenter de convaincre les députés européens et la « DG Move », la direction générale européenne chargée de l'énergie et des transports.

Lire aussi [L'improbable renaissance des trains de nuit en Allemagne](#)

Seulement deux lignes en France

Dans l'Hexagone, seulement deux lignes nocturnes desservent encore, de la gare parisienne d'Austerlitz, Toulouse et les Pyrénées pour l'une, et les Alpes du Sud pour l'autre, contre une douzaine de lignes il y a dix ans. Ces deux dernières lignes continuent de rencontrer un certain succès, même si la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) préfère prudemment ne pas diffuser de chiffres. Le train de nuit vient même parfois au secours du TGV. En octobre 2019, alors que des crues avaient interrompu la ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan, la SNCF a rétabli pendant un mois un service de nuit quotidien entre Paris et Perpignan, via Toulouse.

La compagnie ferroviaire a longtemps rechigné à considérer ce mode comme autre chose qu'une niche destinée à des vacanciers fauchés. Pourtant, « à certaines périodes, en particulier en été et lors des vacances d'hiver, les trains de nuit sont très rapidement complets », observe-t-on à la direction de la branche voyages de la grande maison. D'année en année, la fréquentation demeure stable, et la formule convainc « progressivement une nouvelle clientèle qui souhaite voyager de manière plus écologique ».

Lire aussi [Terminus pour la Palombe bleue, le train de nuit Paris-Tarbes-Hendaye](#)

Les voyageurs confirment : « Chaque fois que j'ai pris un train de nuit, pour le sud de la France comme pour la Savoie, il était plein », confie Juliette Labaronne, autrice de *Slow train* (Arthaud, 21 euros, 160 pages), un guide qui recense trente voyages ferroviaires en France, dont le Paris-Cerbère, de nuit. « Après la publication du livre, de nombreux lecteurs m'ont signalé qu'ils regrettaient la disparition des trains de nuit et des auto-trains », raconte-t-elle.

Les multiples avantages, à la fois pour les passagers, l'environnement et la société, ont été listés par le collectif « [Oui au train de nuit](#) ». Cette association s'est constituée au printemps 2016, au moment où le ministère des transports annonçait la suppression de la plupart des dernières lignes. Elle rassemble un noyau dur d'irréductibles utilisateurs, en particulier des membres d'associations cyclistes de Perpignan ou de Toulouse, désireux de se déplacer sans polluer.

La substitution à l'avion constitue un argument évident. Un déplacement effectué pendant le temps de sommeil peut être plus long, et donc mener plus loin. « La moitié des passagers aériens en Europe effectuent des distances qu'il est possible de parcourir en train de nuit », observe M^{me} Delli. Il se révèle « bien moins onéreux que les lignes à grande vitesse », tout en évitant la construction de nouvelles voies et donc l'artificialisation de terres agricoles, souligne Sylvain Fischer, porte-parole du collectif « Oui au train de nuit ».

L'usage des lignes classiques permettrait en outre des liaisons transversales desservant davantage les villes moyennes. Les membres du collectif ont dessiné une carte intitulée « proposition de réseau en 2030 » sur laquelle on repère des lignes Saint-Sébastien - Strasbourg ou Brest-Narbonne. « C'est aussi comme cela qu'on limite le surtourisme, car le train de nuit ne dépose pas tous ses passagers au même endroit », observe M. Fischer. Enfin, pour les passagers, voyager de nuit permet d'économiser le prix d'une chambre d'hôtel.

Matériel vieillissant

Malgré ces atouts, plusieurs obstacles subsistent. Le matériel roulant qui circule en France, en particulier, est devenu peu à peu obsolète. Dans les trains de la SNCF, les compartiments abritent toujours six couchettes superposées, ou quatre en première classe. Les sangles prévenant les chutes, l'échelle métallique qui permet d'accéder aux places du haut et les rideaux marron ne dépayseront pas les voyageurs qui ne seraient pas montés dans un train de nuit depuis vingt ans. Les joints usés des fenêtres laissent parfois passer l'air du dehors, provoquant sifflements et courants froids, et les sanitaires ont vieilli.

Aucun petit déjeuner n'est prévu, et les voitures ne proposent pas de distributeur automatique de boissons ou de nourriture. Enfin, et c'est gênant pour la clientèle contemporaine, les

compartiments sont dépourvus de prises électriques, indispensables nourricières de nos objets connectés.

Pour les deux lignes existantes, le ministère des transports promet une prochaine « *rénovation du matériel roulant* » se traduisant surtout par une amélioration du service à bord. Cette étape avait [été annoncée par la ministre Elisabeth Borne, aujourd'hui chargée de la transition écologique et solidaire, après un voyage Paris-Briançon](#) effectué en septembre 2018. « *Il serait temps. Les citoyens redécouvrent le train. Ce sont autant de messages* », plaide le député Matthieu Orphelin, député (ex-La République en marche) du Maine-et-Loire, qui a défendu le train de nuit à l'Assemblée nationale.

Intérêt des eurodéputés

Mais, pour les opérateurs de futures lignes, cela ne suffira peut-être pas. L'état des voitures-couchettes a ainsi freiné l'ardeur de la compagnie Flixbus. En juin 2019, cet autocariste spécialisé dans la longue distance annonçait des futurs Flixtrains de nuit sur la ligne Paris-Nice. « *Il faudrait acquérir de nouvelles voitures très spécifiques* », reconnaît aujourd'hui Raphaël Daniel, porte-parole de l'entreprise. Un investissement lourd : une voiture coûte entre 1,7 et 2,7 millions d'euros, si l'on se fonde sur les récentes acquisitions des compagnies britannique ou autrichienne.

La régénération du matériel permettrait en outre de proposer différents niveaux de confort, « *des sièges inclinés, des compartiments couchettes et des cabines pour deux personnes dans le même convoi, le tout à des prix très différents* », résume Juliette Labaronne. « *Une classe affaires et des compartiments privatifs donneraient envie à des décideurs de l'emprunter, et donc de le défendre* », souligne M. Fischer.

Pour le collectif, la longue bataille ne fait que commencer. Mais les soutiens se renforcent. A la commission transports du Parlement de Bruxelles, « *les députés ont compris que ce secteur pouvait devenir intéressant économiquement* », note M^{me} Delli. La [Fondation Charles Léopold Mayer pour le progrès de l'homme](#), établie à Lausanne, cherche à « *répondre à la croissance linéaire du trafic aérien, une tendance aujourd'hui obsolète* », explique Louca Lerch, chargé du programme « Transports, hypermobilité et tourisme ». La structure, qui voudrait « *faire émerger une réflexion collective* », est disposée à financer « *des acteurs de la société civile afin de les aider à développer un plaidoyer* ». Pour ce type de programmes, les conventions signées avec la fondation suisse sont dotées de sommes allant de 100 000 à 300 000 euros. Pas de quoi faire rouler un train, mais suffisamment pour faire connaître les enjeux.

Les trains de nuit, histoire d'un déclin

Le train de nuit était autrefois un transport de masse, célébré par des chanteurs, des romanciers, des cinéastes, et très utilisé par les appelés en permission. Son déclin est souvent associé à l'essor des vols à bas coût, qui ont relié au début des années 2000 les capitales européennes en deux ou trois heures d'avion au lieu de douze heures de train. « *En réalité, le déclin des trains de nuit est surtout imputable, partout en Europe, à l'essor des lignes à grande vitesse, dès les années 1980* », observe Vincent Kaufmann, directeur du [laboratoire de sociologie urbaine](#) à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

« Dans les grands pays, Allemagne, France, Italie, les compagnies ferroviaires étaient obnubilées par la vitesse. Les lignes classiques, de jour comme de nuit, ont été délaissées, et des pays comme la Suisse, l'Autriche ou la Belgique en ont subi les conséquences », ajoute le chercheur. Ainsi, la carte européenne des relations ferroviaires, de nos jours, est devenue une juxtaposition de liaisons essentiellement nationales, là où de longues lignes traversaient le continent dans les années 1980 ou 1990. Depuis, l'accès à ces trains s'est dégradé. Les habitués racontent les difficultés rencontrées pour réserver des billets en ligne, la suppression inopinée des trains ou les retards accumulés. Enfin, la suppression de la conscription n'a pas aidé, ni, bien sûr, la démocratisation de l'avion.

Loin de « *l'élan romantique actuel* » que suscite aujourd'hui selon lui le voyage nocturne, M. Kaufmann rappelle aussi que des voyageurs étaient parfois « *détroussés* » dans les voitures-couchettes et que [l'incendie du Paris-Munich en gare de Nancy, en novembre 2002](#), avait causé la mort de douze personnes.

Mais ces mauvais souvenirs devraient s'estomper, assure le chercheur, à mesure que les Européens prendront conscience de l'aberration qui consiste à prendre l'avion pour effectuer un trajet de trois ou quatre heures. « *Même sans voiture-lits, le train classique pourrait rouler de nuit, ou même en soirée* », affirme-t-il. Il suffirait pour cela que la demande se manifeste plus nettement encore.