



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Bischof Simon / Bonny David
Réhabilitation du système des trains de nuit

2019-CE-98

I. Question

En date du 6 mars 2019, a été déposée au Grand Conseil bernois une motion ayant la teneur suivante :

Trains de nuit – relier le canton de Berne avec les centres européens

Le Conseil-exécutif est chargé de s'engager en faveur d'un service de trains de nuit entre Berne et l'Europe et notamment de :

- 1. rechercher le dialogue avec les chemins de fer autrichiens ÖBB, qui proposent un tel service ;*
- 2. rechercher le dialogue avec les CFF ;*
- 3. rechercher le dialogue avec les BLS ;*
- 4. étudier s'il serait rentable de s'associer avec d'autres villes suisses et européennes pour mieux se positionner ;*
- 5. étudier dans quelle mesure de nouvelles lignes pourraient bénéficier d'un soutien financier.*

Développement :

Les trains de nuit sont un moyen de voyager confortable et attrayant. Ils permettent de monter dans un train le soir et d'arriver le lendemain matin frais et dispos à destination. Il n'y a ainsi pas de frais d'hôtel et le voyage de nuit permet de disposer de toute la journée du lendemain. Cette façon de voyager se prête aussi bien aux courts séjours dans les villes qu'à des vacances plus longues, aux voyages d'affaires et aux trajets de pendulaires.

Depuis que les CFF ont supprimé les trains de nuit, Berne a disparu de la carte de ce service. Le canton est donc moins bien raccordé, et de loin, au réseau ferroviaire international nocturne que Bâle et Zurich, qui restent reliés aux autres métropoles européennes par trains de nuit grâce aux chemins de fers autrichiens (ÖBB).

Cet état de fait est un inconvénient de taille aussi bien pour la population du canton que pour le canton lui-même en tant que destination touristique et site économique, d'autant plus que Berne ne possède pas de grand aéroport et que l'aérodrome de Belp est en proie à certaines difficultés. Le Conseil-exécutif écrivait ceci dans sa réponse à l'interpellation 168-2018 : « Certaines liaisons aériennes vers les centres européens et des plaques tournantes (aussi appelées « hubs »), qui viennent compléter des réseaux ferré et autoroutier de bonne qualité, jouent un rôle important pour le site économique et touristique bernois. Les offres de mobilité disponibles dans le canton que cite

l'auteur de l'interpellation ne sauraient être considérées comme un substitut aux liaisons internationales. »

Les chemins de fer autrichiens (ÖBB) prouvent que les liaisons ferroviaires de nuit peuvent tout à fait être rentables. A partir de 2021, ils veulent même ouvrir de nouvelles lignes, dont les destinations ne sont toutefois pas encore décidées. De plus, il ressort qu'actuellement le Sud et l'Ouest de l'Europe ne sont pas reliés au réseau des trains de nuit. Il y a là un fort potentiel de nouvelles liaisons intéressantes entre Berne et des villes françaises, espagnoles, portugaises, belges, néerlandaises et italiennes.

Les liaisons internationales entre les villes européennes sont importantes à bien des égards. Pour atteindre les objectifs climatiques de l'Accord de Paris par exemple, il faut transférer les transports par avion vers le rail. Si le Conseil-exécutif s'engage en faveur d'une offre de trains de nuit entre Berne et des villes européennes, il assure à la population du canton une alternative de voyages respectueuse de l'environnement et renforce le canton de Berne en tant que destination touristique et site économique.

Etant donné que de telles nouvelles relations ferroviaires profiteraient aussi à la population fribourgeoise, nous demandons au Conseil d'Etat :

1. De proposer d'être associé aux réflexions.
2. De s'assurer que les trains de nuit circulant sur la ligne dite du Plateau suisse s'arrêtent en gare de Fribourg/Freiburg.
3. D'étudier la vente de ces prestations via les canaux des TPF.

15 avril 2019

II. Réponse du Conseil d'Etat

Autrefois, il était possible de se rendre en train de nuit, depuis la Suisse, dans de nombreuses villes européennes, par exemple Barcelone, Rome, Venise, Naples, Amsterdam, Copenhague. L'apparition des trains grandes vitesses, l'essor des vols « low cost », plus rapides et généralement moins chers, mais aussi la diversité de l'infrastructure et du matériel ferroviaire, qui rend souvent impossible l'utilisation d'une locomotive voire d'un train d'un pays à un autre, ainsi que le « troisième paquet ferroviaire » de l'Union européenne (UE) interdisant dès 2007 les subventionnements croisés¹, ont eu raison de la plupart de ces liaisons. Les CFF se sont ainsi retirés totalement de ce marché en 2012.

¹ Ce troisième paquet a libéralisé le transport ferroviaire international de voyageurs (dès 2010). Il rend également difficile l'indemnisation d'une ligne internationale ; ceci n'est possible que moyennant un accord entre les pays afin qu'ils accordent le même type de soutien.

Cette tendance au démantèlement des trains de nuit internationaux a été générale en Europe occidentale, sauf en Autriche où la société des chemins de fer autrichiens, ÖBB, a maintenu son réseau « NightJet » et l'a même développé². ÖBB exploite actuellement 26 lignes, notamment :

- > Zurich–Linz–Vienne,
- > Zurich–Leoben–Graz,
- > Zurich–Villach–Ljubljana–Zagreb,
- > Zurich–Bâle–Hambourg,
- > Zurich–Bâle–Magdeburg–Berlin.

Zurich est également relié la nuit à Prague (EuroNight, par l'opérateur tchèque České dráhy), Budapest (EuroNight, par l'opérateur hongrois MÁV) et Belgrade (EuroNight Alpine Pearls, par l'opérateur croate HŽ).

A la fin mai 2019, les CFF ont déclaré examiner la réintroduction d'une offre de trains de nuit, en collaboration avec ÖBB.

Plusieurs initiatives, en lien avec les mouvements pour le climat, ont récemment été lancées afin de demander la réhabilitation du système de trains de nuit internationaux ou d'inciter à leur utilisation. En Suisse, deux motions déposées au mois de mars invitent le Conseil fédéral et le Conseil-exécutif du canton de Berne à agir afin de développer l'offre au départ de la Suisse³.

L'intervention parlementaire déposée par des députés bernois charge le gouvernement bernois de « s'engager en faveur d'un service de trains de nuit entre Berne et l'Europe » et notamment :

- > de rechercher le dialogue avec ÖBB, les CFF et les BLS,
- > d'étudier s'il serait rentable de s'associer avec d'autres villes suisses et européennes pour mieux se positionner,
- > d'étudier la possibilité d'un soutien financier pour de nouvelles lignes.

Les députés Simon Bischof et David Bonny retranscrivent la motion bernoise et demandent au Conseil d'Etat :

1. De proposer d'être associé aux réflexions.

Le Conseil d'Etat prendra contact avec le Conseil-exécutif du canton de Berne afin de lui proposer d'être associé, si la motion est acceptée, aux réflexions sur le développement de lignes internationales de nuit.

2. De s'assurer que les trains de nuit circulant sur la ligne dite du Plateau suisse s'arrêtent en gare de Fribourg/Freiburg.

Si des trains de nuit circulent sur la ligne du Plateau, le Conseil d'Etat s'engagera activement afin qu'ils desservent la gare de Fribourg/Freiburg.

² ÖBB a repris l'exploitation des trains couchettes de la Deutsche Bahn (DB) en 2016 ainsi que certaines lignes de nuit exploitées jusque-là par DB.

³ Il s'agit au niveau de la Confédération de la Motion Reynard Mathias (Ressusciter les trains de nuit en Europe !) déposée le 21 mars 2019, et au niveau du canton de Berne de celle de Bauer, Gullotti et Funciello (Trains de nuit – relier le canton de Berne avec les centres européens) déposée le 6 mars 2019.

3. D'étudier la vente de ces prestations via les canaux des TPF.

Les trains de nuit internationaux au départ de la Suisse font partie du système concessionné des transports publics suisses. Si de nouvelles lignes sont créées, elles y seront également intégrées. Les TPF vendent l'entier des prestations de ce système, y compris des billets pour se rendre en trains de nuit hors de la Suisse. Il est donc possible d'acheter de telles prestations aux différents points de vente des TPF.

4 juillet 2019