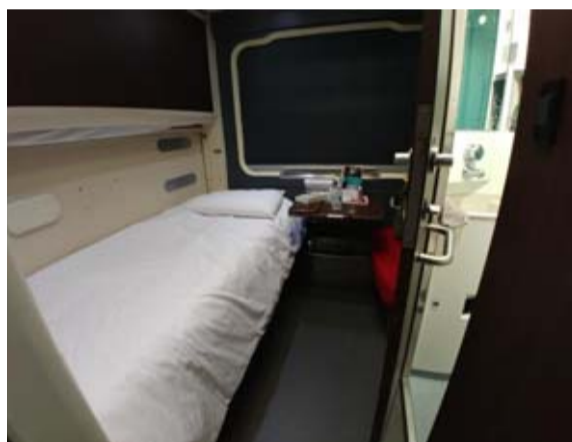


Ève pour le train de nuit



Les lignes de trains de nuit en Europe



Economique, durable, pratique... Les trains de nuit présentent de nombreux avantages. Pourtant, ils sont de plus en plus rares en Europe de l'Ouest. © DR.

Une histoire belge



La SNCB figurait parmi les pionnières dans les années 1960 avec son offre « train-auto-couchettes ». © DR.

C'est un Belge, le Liégeois Georges Nagelmackers (1845-1905) qui a importé sur notre continent le concept américain du train de nuit, en créant en 1876 la Compagnie internationale des wagons-lits. Il innove en utilisant du matériel standard qui permet de passer d'un pays à un autre sans changer de train et conclut des conventions avec les Etats traversés pour alléger les formalités douanières. Georges Nagelmackers crée surtout de luxueux compartiments privés, dotés d'un cabinet de toilette et conçoit des voitures-restaurants, fumoirs et salons avec piano, avec un service digne des plus grands palaces. On notera que la SNCB figurera aussi parmi les pionnières dans les années 1960 avec son offre « train-auto-couchettes » vers les destinations méditerranéennes estivales et, au début des années 1970, un service de « train ski » vers les stations suisses, autrichiennes, italiennes et françaises. En 2003, la Belgique a arrêté tous ses trains de nuit, dont le service était assuré par la Compagnie des wagons-lits. B.P.

ÖBB « Un marché de niche, pas de masse »

ENTRETIEN
B.P.

Elle est citée par tous comme l'exemple à suivre. En 2016, la compagnie autrichienne ÖBB reprenait une partie des lignes de nuit opérées par la Deutsche Bahn. Au total, elle a investi près de 40 millions d'euros dans ce rachat. Un pari réussi, comme l'explique Bernhard Rieder, son porte-parole.

D'où vient la décision de reprendre les activités de la Deutsche Bahn ? L'Autriche a une longue tradition de trains de nuit. Jusqu'en 2016, nous opérons huit lignes directes et nous avions plusieurs partenaires, notamment DB. Mais ces derniers ont décidé de ne plus poursuivre leur propre service de trains de nuit. Pour nous, c'était un challenge : soit garder uniquement nos huit lignes, soit entrer en négociations avec DB pour reprendre tout ou partie de leur réseau et l'intégrer dans le réseau ÖBB. Nous avons décidé de reprendre sept lignes de leur ancien service – que nous avons depuis porté à neuf. Aujourd'hui nous opérons dix-huit lignes nous-mêmes et un total de vingt-cinq avec nos partenaires. C'est important d'avoir une certaine taille pour ce business. Ce n'est que si vous créez un certain volume que ça a du sens.

Pourquoi ?

Les services et opérations de trains de nuit ne peuvent pas être mélangés



Même si nous ne faisons pas un grand chiffre d'affaires, nous ne perdons pas d'argent avec ces opérations

”

avec le service de jour standard, parce que c'est une combinaison de deux activités tout à fait différentes : le transport de passagers par rail et les services hôteliers. C'est cette combinaison qui est très difficile. Evidemment, les wagons eux-mêmes sont complètement différents. Mais le personnel des trains de nuit est aussi complètement séparé du personnel des trains de jour. C'est pourquoi il faut une taille critique.

Cela veut dire que Nightjet est rentable ?

Les trains de nuit sont un marché de niche, pas de masse. Nous avons 36 millions de passagers sur nos lignes longue distance, dont seulement 1,4 million utilisent les trains de nuit. Un chiffre en légère augmentation chaque année. Mais nous n'opérerions pas, et nous n'investirions pas dans ce service si nous n'avions pas la certitude d'avoir une situation opérationnellement positive. Je peux donc vous dire que même si nous ne faisons pas un grand chiffre d'affaires, nous ne perdons pas d'argent avec ces opérations.

Avez-vous des plans d'expansion ?

Nous avons un important programme d'acquisition de treize trains complets auprès de Siemens. Ils nous serviront d'abord à augmenter la capacité des lignes existantes. Nous regardons dans différentes régions si nous pouvons ouvrir de nouvelles lignes, mais pas avant 2022. Ce qui

est important quand on parle d'investissements dans ce type de service, c'est que nous avons besoin de partenaires dans tous les endroits où nous opérons. Par exemple, bien que nous ayons repris le service de DB en Allemagne, ils sont toujours notre partenaire pour les ventes de billets. Idem en Suisse ou en Italie. Mais nous avons aussi besoin de partenaires qui nous aident à opérer les trains : dans certains pays, nous utilisons nos propres locomotives. Dans d'autres, comme la Suisse ou l'Italie, nous utilisons les services d'autres compagnies pour les locomotives.

Le train peut-il concurrencer l'aviation low cost ?

Oui, c'est possible d'être concurrentiel. Nous ne disons pas que le train de nuit est la seule solution pour voyager. C'est une des solutions. Nous voulons offrir un produit qui est compétitif du point de vue du prix, qui vous offre de la qualité, mais qui est aussi une alternative positive en termes d'impact environnemental.

Vous pouvez attirer des voyageurs soucieux du climat ?

C'est un des avantages. Mais pour être honnête, ce n'est pas la principale raison de prendre le train dans la plupart des cas. Si nous n'étions que le transport le plus positif en termes de climat, ça ne marcherait pas. Le train doit aussi être concurrentiel en termes de temps – il n'est pas le plus rapide, mais on dort –, de prix et de rapport qualité-prix.