

ANALYSE

Pourquoi les trains de nuit au départ de Bruxelles ne décollent pas

Bruzz – Sara De Slover - 15/07/22

Extraits. Traduction libre avec DeepL.com

Ceux qui rêvent de voyager en train couchette ne peuvent se rendre à Vienne depuis Bruxelles qu'aujourd'hui. Et encore : les enthousiastes doivent réserver le trajet des mois à l'avance. Ce n'est pas faute d'intérêt de la part du public, mais d'autres trains couchettes au départ de Bruxelles ne voient toujours pas le jour.

Au début de 2020, tout semblait si prometteur. Le train de nuit réintroduit entre Bruxelles et Vienne a déjà connu un tel succès après un mois que le nombre de trajets a été prolongé. La Suède a lancé un appel d'offres pour un train de nuit entre Malmö et Bruxelles.

Pendant ce temps, deux start-ups élaboraient des plans pour une liaison entre Berlin et Prague, avant d'annoncer, lors de l'Année européenne du rail (2021), qu'elles souhaitaient la réaliser ensemble sous la marque European Sleeper. La start-up belge Ostende Vienne Orient Experience (OVOE) a demandé des sillons - des heures auxquelles un train doit emprunter un certain itinéraire - pour Salzbourg, Innsbruck et Milan.

En attendant, il ne reste pas grand-chose de cet élan positif. Après une pause de près de huit mois, les pionniers autrichiens de la renaissance des trains-lits sont bien revenus à Bruxelles, mais celle-ci reste pour l'instant la seule liaison de train de nuit.

Ainsi, entre l'enthousiasme et la réalité des plateformes, il y a encore un grand écart. Aucun opérateur ne semblait disposé à supporter les coûts de la liaison Malmö-Bruxelles. En mai dernier, European Sleeper a annoncé que les trains de nuit vers Berlin et Prague seraient reportés pour la deuxième fois. Aucune nouvelle date de début n'a été donnée. L'OVOE a également annulé les trains de nuit cet été.

Problème sous-jacent

"Les choses ne se présentent pas bien pour le moment", confirme Alexander Gomme, porte-parole de Back on Track Belgium, l'asbl qui œuvre pour un réseau européen de trains de nuit avec Bruxelles comme plaque tournante. "Le problème de fond, le mauvais cadre économique des trains de nuit, n'a toujours pas changé. L'Année européenne du rail s'est avérée être principalement un coup de communication. La Commission avait annoncé un plan de trains de nuit, mais il s'est avéré être une coquille vide."

"Entre 2000 et 2019, le trafic des trains de nuit a à peine augmenté d'un pour cent, alors que nous avons tous commencé à voyager beaucoup plus. Le nombre de trains de nuit a diminué de deux tiers, et leur durée moyenne a diminué."

Il n'y a pas de manque d'intérêt. Une collègue de BRUZZ nous raconte qu'il y a cinq mois déjà, elle ne pouvait plus réserver de compartiments couchettes dans le train pour Vienne. "Il est déjà complet jusqu'à la fin de l'été", confirme Kees Smilde, porte-parole de l'organisation de voyageurs TrainTramBus.

Trop peu de trains

Selon M. Gomme, l'une des principales pierres d'achoppement auxquelles sont confrontées toutes les nouvelles entreprises est le manque de wagons adaptés. "Les wagons-lits ne sont plus produits en Europe depuis 1999-2000. Des wagons-lits - avec de meilleurs lits - ont été produits en petites séries, mais principalement sur commande des compagnies ferroviaires nationales."

C'est exactement pour cette raison qu'European Sleeper a été contraint de reporter la mise en service de ses trains couchettes, estime son cofondateur Chris Engelsman. "Nous sommes en train de négocier avec les sociétés de location. Ils existent encore, mais ils sont rares. Acheter ses propres trains de nuit est un bon investissement, mais il faut compter quatre à cinq ans entre l'achat et la livraison."

La compagnie ferroviaire autrichienne ÖBB a récemment commandé 33 nouveaux trains à Siemens à Vienne, indique M. Smilde. "Mais un train de nuit coûte quelque chose de l'ordre de 25 millions d'euros. Ce sont des coûts énormes pour une start-up".

C'est pourquoi European Sleeper a libéré des actions pour la deuxième fois il y a quinze jours, pour un montant de 2 millions d'euros - la première fois, les actions ont été vendues en quinze minutes. "Maintenant, l'argent sert à préparer correctement le dossier et à convaincre la Banque européenne d'investissement ou une autre grande banque de nous prêter de l'argent pour que nous puissions investir dans des wagons", explique M. Engelsman.

Sur le plan commercial, un lancement du train couchette au printemps 2024 - une période de pointe pour les déplacements en ville - serait alors le meilleur choix, selon M. Engelsman. "Mais seulement si nous pouvons obtenir un bon calendrier. Nous travaillons déjà sur cette application. La mise en service d'un train en Europe est un enchevêtrement de bureaucratie et de réglementations, et cela prend beaucoup de temps."

Autre problème : le prix de revient par kilomètre de train pour être autorisé à utiliser la voie belge est beaucoup trop élevé, selon M. Gomme de Back on Track. Il évoque un montant de 8,70 euros, bien que le coût exact dépende, par exemple, de l'heure de la journée et du nombre de stations visitées. "Avant la crise, c'était la deuxième plus grande quantité en Europe. En Europe de l'Est, il coûte moins d'un euro. Mais il y a une certaine volonté politique du ministre de la Mobilité Georges Gilkinet (Ecolo, ndlr) d'encourager les trains de nuit."

En partie à cause de ces frais élevés, M. Gomme ne s'attend pas à ce que l'ÖBB fasse encore beaucoup de bénéfiques sur la liaison réussie avec Bruxelles. "Je soupçonne que pour les Autrichiens, il était surtout symbolique d'établir une liaison avec la capitale de l'UE trois fois par semaine. En Allemagne, les locomotives autrichiennes sont autorisées à circuler sur le réseau, et plusieurs entreprises louent des équipes de train. En Belgique, la SNCB est en situation de monopole. Les frais de personnel et de locomotive, ainsi que ceux liés aux voies, sont élevés.

À partir de décembre 2023, les trains de nuit de l'ÖBB au départ de Bruxelles et de Paris circuleront quotidiennement, et certains des trains les plus longs se sépareront en direction de Berlin. "Ils feront une connexion X à Mannheim", explique Gomme. "Les sections vers Berlin seront rejointes là-bas, et celle vers Vienne aussi. C'est un moyen pour l'ÖBB de continuer à offrir le plus grand nombre possible de liaisons directes avec le moins de locomotives et de sillons possible, ce qui rendra certainement les trains plus rentables."

Les frais d'utilisation élevés de la Belgique sont également l'une des raisons pour lesquelles le train de nuit vers Malmö n'a pas démarré, soupçonne M. Gomme. "Sur la route de Bruxelles, une grande partie du trajet est non subventionnée. Lorsque l'appel d'offres a été lancé, la Belgique était juste entre gouvernements et ne pouvait pas délivrer de subvention."

La semaine dernière, European Sleeper a déposé une demande pour une nouvelle ligne : un train de nuit d'Amsterdam via Bruxelles vers Portbou, à la frontière espagnole, et Barcelone. "Nous les étudions", précise M. Engelsman. "Il se pourrait bien que le voyage implique encore, dans un premier temps, un changement à la frontière espagnole. C'est un exemple de la complexité de l'organisation d'une liaison ferroviaire internationale."

Trains charter

"En période hivernale, nous mettons déjà en place des trains charter vers les stations de ski françaises avec Sunweb, et dès l'été 2023, nous espérons pouvoir mettre en place un train régulier vers la Côte d'Azur. Cette connexion devrait ensuite être prolongée jusqu'à Portbou fin 2023-début 2024."

Nous sommes heureux de chaque train de nuit qui est ajouté, répond M. Gomme. "Aussi les trains de nuit affrétés à la Greencitytrip.nl. Ils pourraient être en mesure de convaincre les politiciens de leur potentiel. Mais en fin de compte, nous voulons des liaisons directes et régulières qui fonctionnent toute l'année."

Des frais d'inscription moins élevés ne sont pas la solution à eux seuls, dit-il. "Il y a aussi la concurrence déloyale avec les compagnies aériennes, qui ne doivent pas payer la TVA ou la taxe sur la paraffine, et l'absence d'un système de billetterie commun. Sans subventions solides, cela ne fonctionnera pas." Le gouvernement doit fournir une subvention de démarrage, pense également Kees Smilde. "Rien qu'en direction de la France, il y a un marché énorme".