

# Relance des trains de nuit internationaux en Belgique - version avril 2020



Back on Track Belgium

Première version

01/04/2020



## Table des matières

1	Introduction .....	3
2	Définition du 'train de nuit' .....	4
3	Historique des trains de nuit en Belgique .....	4
4	Raisons de la disparition des trains de nuit.....	7
4.1	La scission des sociétés de chemins de fer et la création des redevances-sillons .....	8
4.1.1	La situation des chemins de fer européen avant 1991 .....	8
4.1.2	La situation des chemins de fer européen après 1991 .....	8
4.2	Une concurrence déloyale .....	12
4.3	Le vieillissement du matériel roulant.....	12
5	Situation actuelle en Europe .....	12
6	Obstacles à la relance des trains de nuit.....	16
6.1	Un système de billetterie complexe.....	16
6.2	L'hétérogénéité du prix de redevances-sillons en Europe .....	17
6.3	Complexité technique .....	18
6.4	Coordination et collaboration internationale .....	19
6.5	La pénurie de matériel roulant .....	20
7	Arguments pour le retour du train de nuit .....	21
7.1	Argument écologique.....	21
7.2	Argument économique .....	22
7.3	Argument logistique.....	23
7.3.1	Par rapport à l'avion :.....	23
7.3.2	Par rapport au bus :.....	23
7.3.3	Par rapport à la voiture : .....	24
7.4	Argument humain .....	24
8	Mobilisation citoyenne .....	25
8.1	Pétition belge .....	25
8.2	Pétitions à l'étranger.....	25

9	Propositions d’actions.....	25
9.1	Pour l’Union Européenne.....	25
9.2	Pour le gouvernement belge.....	27
9.2.1	Donner priorité aux trains de nuit sur le réseau .....	28
9.2.2	Annoncer les travaux sur les lignes bien à l’avance .....	28
9.2.3	Le cas des redevances-sillons .....	28
9.2.4	Définir des lignes comme service public .....	29
9.2.5	Une collaboration entre pays.....	30
9.2.6	Data monitoring par l’Etat.....	30
10	Scénario d’offre possible depuis la Belgique.....	31
10.1	Paris - Berlin / Hambourg.....	33
10.2	Bruxelles - Malmö / Varsovie / Prague.....	33
10.3	Amsterdam / Bruxelles - Vienne / Innsbruck .....	34
10.4	La Haye - Bruxelles - Milan - Venise .....	35
10.5	La Haye - Bruxelles - Barcelone / Nice.....	36
11	Conclusion.....	37
12	Annexes.....	38
12.1	Vol low-cost au départ de Bruxelles Zaventem et Charleroi Airport .....	38
12.2	Texte législative concernant les sillons .....	39

## 1 Introduction

Ce rapport a été élaboré et rédigé par le collectif citoyen « Back on Track Belgium », branche belge du collectif Européen « Back on Track Train Coalition », réseau européen destiné à soutenir l'amélioration du trafic ferroviaire transfrontalier de voyageurs et surtout des trains de nuit. Back on Track Belgium est exclusivement composé de volontaires issus de toute la Belgique, passionnés du rail et n'ayant aucun intérêt financier dans une société privée, quelle qu'elle soit.

Celui-ci a été conçu pour informer la population belge de l'enjeu ferroviaire se dessinant en Europe dans les années à venir. En effet, la mobilité de demain devra rigoureusement prendre en compte son impact sur l'environnement, car les modes de transports intereuropéens d'aujourd'hui dominés par le modèle de l'aviation low-cost, ne permettront pas d'atteindre les objectifs visés pour la réduction des GES à l'horizon 2030 et 2050.

L'augmentation du trafic aérien va à l'encontre de toute politique écologique et il est urgent de trouver des alternatives, qui soient aussi écologiquement, économiquement, humainement et logistiquement intéressantes.

Les trains de nuit, longtemps populaires et tombés peu à peu dans l'oubli, répondent justement à ces quatre critères. Nous développerons donc ici l'intérêt pour la Belgique de s'inscrire dans une politique de coopération avec les autres acteurs du rail européens afin d'offrir un réseau pertinent pour la population belge voulant se déplacer en Europe de la façon la plus écologique possible.

Ce rapport décrit d'abord l'historique des trains de nuit en Belgique, la situation dans les autres pays en Europe, montre les freins à leur réintroduction, développe ensuite les arguments en faveur de cette alternative modale et termine enfin avec la présentation des leviers d'actions permettant de faire avancer la situation à chaque niveau de pouvoir.

Voici la première version de notre dossier. Nous l'adaptions régulièrement pour rester à jour et pour l'enrichir de nouvelles connaissances et expertises. N'hésitez pas à nous contacter pour nous faire part de vos commentaires via notre page Facebook

(<https://www.facebook.com/backontrackbelgium/>) ou via mail via [belgium@back-on-track.eu](mailto:belgium@back-on-track.eu).

## 2 Définition du ‘train de nuit’

Afin de bien clarifier le type de liaison ferroviaire que notre collectif souhaiterait voir revenir en Belgique une définition du concept de train de nuit s’impose.

La problématique que nous étudions ici concerne la disparition massive ces 20 dernières années des trains de nuit dit “de grands parcours”, c’est-à-dire couvrant des distances allant de 600 à 1500 kilomètres en une nuit et qui sont dotés d’un confort adapté, en l’occurrence des places couchées. Le qualificatif de train de nuit peut aussi inclure d’autres concepts, comme les trains dit “classiques” circulant la nuit entre des villes assez proches (par exemple Anvers-Bruxelles ou Bruxelles-Liège). Cependant, ceci est une autre thématique ne concernant pas le présent dossier.

Pour plus de précisions, nous invitons le lecteur à consulter la définition proposée par ce rapport commandé par le Parlement Européen en 2017 et traitant du sujet des trains de nuit<sup>1</sup>

## 3 Historique des trains de nuit en Belgique

En remontant à une quinzaine d’année, la SNCB et ses collaborateurs offraient encore un vaste choix de destinations directes vers les capitales, les grandes villes et les régions touristiques européennes. Les horaires de ces liaisons peuvent être retrouvés dans les indicateurs internationaux de la SNCB de différentes époques (de 1994 à 2008).

La fréquence de ces trains variait. Certains trains étaient saisonnier pour répondre à la demande touristique, d’autres étaient disponibles tous les jours, tout au long de l’année. Certaines destinations changeaient d’une année à l’autre, mais dans l’ensemble, et ce durant les dernières décennies, la plupart d’entre elles restaient identiques.

Pour reprendre les lignes les plus connues, nous pouvons citer : Copenhague, Hambourg, Berlin, Varsovie et Moscou, Munich, Vienne, Salzbourg et l’ex-Yougoslavie, les villes principales de Suisse, Milan, Rimini, Rome, le Côte d’Azur, la côte Vermeille jusqu’à la frontière espagnole, les Alpes françaises et les Pyrénées.

La grande majorité de ces destinations est restée dans l’offre SNCB jusqu’en 2003. A partir de cette date-là, le déclin de l’offre au départ de la Belgique commença : fin 2005 disparut le train russo-polonais Jan Kiepura pour Varsovie, Minsk et Moscou et en 2009 le train allemand de Paris à Berlin et Hambourg.

Ci-dessous, deux cartes reprenant l’offre disponible par le passé. L’une d’entre elles a été réalisée par nos soins pour une meilleure visualisation, l’autre est d’époque

---

<sup>1</sup> [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL\\_STU\(2017\)601977\\_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL_STU(2017)601977_FR.pdf)  
consulté le 5 mars 2020

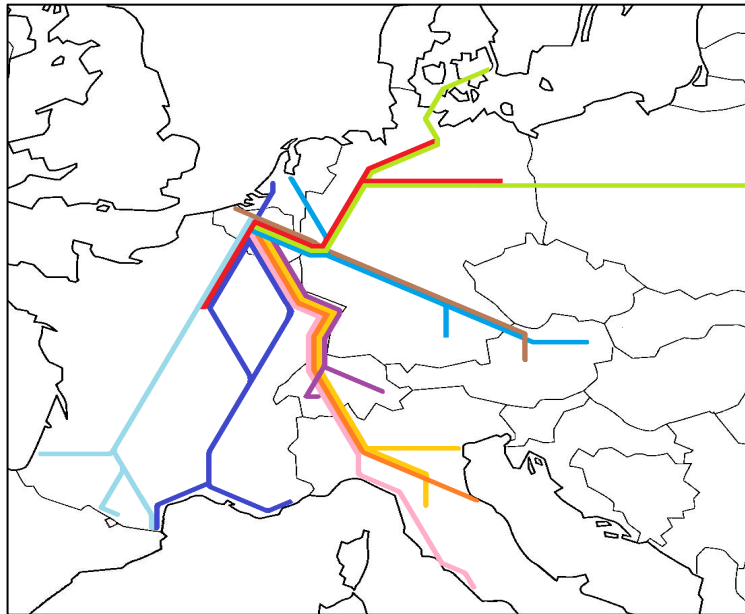


Figure 1 : Schéma de trains de nuit directs depuis la Belgique autour de 2000 (Source : indicateurs ferroviaire de la SNCB datant de 1998 et 2001. Carte réalisée par Back on Track Belgium)



Figure 2 - Carte d'époque (1979) montrant le réseau de trains internationaux européens (Source : Mutzig, 1979)<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Fournie par Jean-Marie Merjeai, membre du collectif et ancien collaborateur de la SNCB durant quarante années (en tant qu'accompagnateur de train de nuit, entre autre)



Ci-dessous, une carte du réseau européen de lignes de nuit datant de 2019. On peut observer que les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg ne sont plus desservis par aucune ligne, ce qui était pourtant le cas par le passé. Il est à noter que cette carte ne prend pas en compte la nouvelle ligne lancée le 20 janvier 2020 opérée par la compagnie de chemin de fer autrichienne ÖBB reliant Bruxelles à Vienne et Innsbruck.

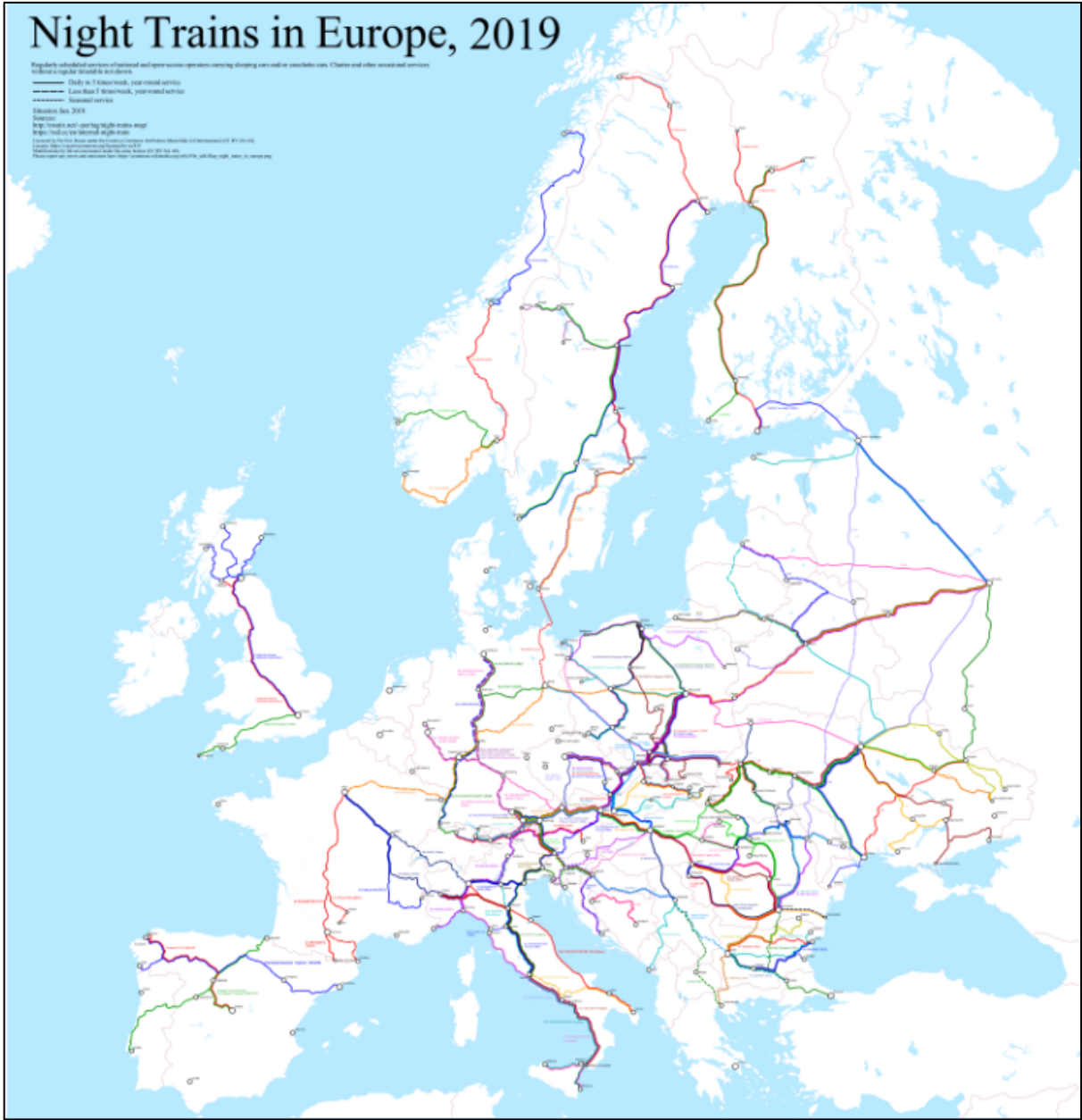


Figure 3 - Schéma du réseau de trains de nuit en Europe datant de 2019 (Bron :Rosnix.net)

## 4 Raisons de la disparition des trains de nuit

Depuis le début des années 2000, une baisse conséquente de l'offre proposée via des trajets en train de nuit en Europe a pu être constatée, et cette tendance n'a cessé de s'accélérer depuis. La Belgique fut par ailleurs le premier pays à arrêter définitivement l'ensemble de ses trains de nuit (opéré par la société nationale) en 2003 (certains trains furent encore opérés occasionnellement par d'autres compagnies étrangères jusqu'en 2009). Le reste de l'Europe a ensuite suivi notre exemple ou a du moins fortement réduit son réseau: en commençant par les pays de l'Europe de l'Ouest, suivis des pays de l'Europe de l'Est.

Comme l'illustrent ces deux images du réseau français, depuis 2010 la disparition des trains de nuit s'est accélérée et aujourd'hui le réseau que l'Europe a connu jusqu'à la fin du XXème siècle s'est réduit considérablement.



Figure 4 - Situation de la France et son réseau de trains de nuit national et international entre 2010 et 2020 (Source : Dossier d'investigation du collectif français Oui au Train de Nuit)<sup>3</sup>

Nous avons identifié trois raisons expliquant cette raréfaction des trains de nuit internationaux:

1. la scission des sociétés de chemins de fer avec pour conséquence majeure la création de redevances-sillons
2. une concurrence déloyale
3. le vieillissement du matériel roulant.

<sup>3</sup><https://ouiautraindenuit.files.wordpress.com/2018/01/2019-12-11-investigation-oui-au-train-de-nuit.pdf>



## 4.1 La scission des sociétés de chemins de fer et la création des redevances-sillons

### 4.1.1 La situation des chemins de fer européen avant 1991

Une même société ferroviaire possédait l'infrastructure et le matériel roulant (l'exploitation). Le coût d'un train de voyageurs se limitait au personnel, au matériel et à l'énergie utilisée pour la propulsion, l'usure de la voie étant négligeable pour un train de voyageurs comparé à l'usure que provoque un train de marchandises. Pour maximiser les revenus, il fallait donc offrir le plus de trains possible pour attirer un maximum de voyageurs.

Chaque société nationale gardait une certaine exclusivité sur son territoire : la SNCB avait le monopole en Belgique, la NS<sup>4</sup> au Pays-Bas et ainsi de suite. La SNCB n'était donc pas un concurrent de la NS ou de la SNCF mais un simple « voisin ». Le train était systématiquement perçu comme un service public, sans distinction, qu'il soit national ou international. Aucune distinction arbitraire n'était faite entre ces catégories car un train Bruxelles - Milan pouvait aussi transporter des voyageurs nationaux entre Bruxelles et Namur ou bien entre Thionville et Strasbourg pour la partie française.

Le bilan économique d'un train était égal au coût du personnel additionné au coût du matériel utilisé ainsi que celui du coût de l'énergie nécessaire à la propulsion, divisé par le nombre de kilomètres parcourus dans les différents pays. On faisait de même pour les revenus. Les bénéfiques (ou pertes) étaient alors divisés selon le nombre de kilomètres parcourus dans chaque pays. Puisque le prix d'un billet était calculé au kilomètre, les billets internationaux étaient économiquement très intéressants vu la longueur de leur trajet. Dans cette ancienne logique, ces sociétés nationales étaient dès lors poussées à coopérer ensemble pour faire rouler un train international.

### 4.1.2 La situation des chemins de fer européen après 1991

Lorsque l'Union Européenne commença à se pencher sur une ouverture à la concurrence du marché ferroviaire en Europe, constatation fut faite que l'infrastructure du chemin de fer, (l'ensemble des voies et des gares) était et resterait un monopole naturel. En effet, il n'est pas envisageable pour une autre société de venir concurrencer la partie infrastructure, de par la difficulté des travaux à réaliser. L'ouverture à la concurrence du marché devait donc s'opérer côté exploitation. Il fallut alors séparer l'infrastructure et l'exploitation au sein d'un même pays, d'où l'origine de ces scissions. L'Union Européenne imposa (directive 91/440 votée en 1991, remplacée en 2001 par directive 2001/12/CE) une scission des chemins de fer en deux unités comptables distinctes<sup>5</sup>, une pour l'infrastructure et une pour l'exploitation.

La conséquence majeure de cette scission, qu'elle soit comptable ou complète (comme en Belgique) est la création d'un système de *redevances-sillons*.

---

<sup>4</sup> Nederlandse Spoorwegen, société nationale de chemin de fer néerlandaise

<sup>5</sup> Article 6 de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32012L0034>

Le sillon est un espace temps-horaire qu'on réserve à la circulation d'un train. C'est en somme un itinéraire combiné à un horaire sur lequel peut circuler un train en contrepartie d'une redevance payée au gestionnaire de l'infrastructure. En Belgique, le gestionnaire de l'infrastructure est Infrabel. Ce dernier vend donc des droits de passage sur son réseau. Son principal client reste désormais la nouvelle SNCB (en comparaison avec l'ancienne appellation homonyme incluant le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur réseau), principal exploitant des trains de voyageurs dans notre pays. Cependant, pour les relations internationales, Infrabel possède aussi d'autres clients comme Thalys ou Eurostar pour les trains voyageurs, ou DB Schenker, Lineas (anciennement B-Cargo), Railtraxx et bien d'autres concernant le marché de fret (trains de marchandise).

En pratique, si la SNCB souhaitait faire rouler un train, par exemple pour un trajet Bruxelles – Nice, celle-ci serait responsable pour l'ensemble du trajet, incluant les portions réalisées sur le territoire français. L'avantage de la nouvelle situation est que l'opérateur reçoit désormais l'intégralité des recettes des billets, mais il doit aussi payer tous les coûts. Le risque commercial tombe donc sur ce seul opérateur. Aux coûts qu'il y avait déjà avant, s'ajoutent désormais les redevances-sillon, calculées par kilomètre, parcouru dans les pays étrangers.

Le précédent avantage de la longueur des trajets des trains internationaux se transforme ainsi en désavantage. En effet, les coûts d'un train ont augmenté (à cause de cette nouvelle redevance-sillon) pratiquement de moitié : celles-ci représentent en effet entre 30 et 40% des coûts d'un train. Cela engendre alors une nette diminution des bénéfices et un accroissement des risques commerciaux pour l'opérateur. Cette hausse des coûts a rendu déficitaire du jour au lendemain un nombre important de lignes de trains de nuit et a fortement freiné l'intérêt des opérateurs pour les trains internationaux.

Il faut aussi rajouter que le système est différent pour l'offre ferroviaire nationale. En effet, les trains nationaux sont encore considérés comme du service public et sont donc subventionnés par l'Etat. Pour ceux-ci, cette problématique de majoration des coûts ne se posait pas: les redevances-sillons de ces trains sont simplement transférées d'une société nationale vers une autre, tout en appartenant toujours au même propriétaire, à savoir l'Etat (qui est l'actionnaire majoritaire dans ces deux entreprises). Quant aux trains internationaux, ceux-ci doivent par contre payer la plupart des redevances à des gérants d'infrastructures étrangers et ne reçoivent, en règle générale, aucune subvention. Dans le cas de figure du Bruxelles – Nice repris ci-dessus, environ 70 kilomètres sont à payer à Infrabel contre environ 1000 km à SNCF réseau, appartenant à l'Etat français.

Ceci met en exergue l'une des causes principales de la disparition des trains de nuit belges : si la SNCB souhaite faire rouler un train international: elle devra payer la grande majorité des redevances à des gérants d'infrastructure d'autres pays, et la Belgique, comme d'autres pays européens, ne se sentait pas appelée à payer pour ces trains qui avaient évidemment beaucoup de voyageurs étrangers et dont les coûts partaient en grande partie vers des compagnies d'autres pays, qui étaient devenues maintenant des concurrentes.

Pour expliquer le système des subventions, il faut comprendre que l'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel. L'entretien du réseau ferré coûtant cher, l'Etat, pour l'entretenir, peut recourir à deux systèmes de financement:

- en subventionnant *directement* la société qui gère l'infrastructure, comme c'est le cas avec la voirie routière, ceci permettant de garder les redevances bon marché,
- en subventionnant *indirectement* en demandant des redevances-sillons élevées. On subventionne alors à hauteur suffisante l'exploitant des trains comme "service public". Comme nous venons de l'évoquer, pour les trains nationaux considérés comme service public, ceci ne change rien car les deux sociétés appartiennent à l'Etat.

La Belgique, comme la France, a choisi la deuxième option, à savoir subventionner l'entretien de l'infrastructure d'une façon indirecte à l'aide de redevances-sillons élevées. L'envie était aussi de limiter l'encombrement du réseau ferroviaire belge qui est en certains points proche de la saturation. Des redevances-sillons chères freinent de possibles nouveaux entrants.

**Comment calcule-t-on le prix d'un sillon ?** Il est difficile de trouver la réponse sur le site d'Infrabel. Nous pouvons par ailleurs nous aider de deux articles pour répondre à cette question<sup>6 7</sup>. Le prix d'un sillon dépend de nombreux facteurs : la vitesse du train, l'itinéraire emprunté, la priorité accordée au train etc...

En consultant la bibliographie adéquate<sup>8</sup>, on peut observer que les trains de marchandises possèdent une redevance sillons beaucoup moins importante que celle pour les trains de voyageurs: 40% des coûts des trains voyageurs (nationaux comme internationaux), proviennent des redevances-sillon. En 2017 la redevance sillon moyenne en Belgique s'élevait à €2,48/train-km pour les trains de marchandises et à €8,17/train-km pour les trains de voyageurs<sup>9</sup>. La France, pays frontalier dont le passage est obligatoire pour de nombreuses destinations, possède une des plus haute redevance-sillon de l'Union Européenne (cfr figure 5). La moyenne des prix étant de €4.18/train-km pour un train de voyageurs contre €2.8/train-km pour ceux de marchandises.

Pourtant, le passage d'un train de marchandises a beaucoup plus d'impact sur la voie, la circulation et l'environnement: l'infrastructure s'use beaucoup plus vite, les trains de marchandises démarrent plus lentement et font plus de bruit pour l'entourage. De plus, la marge de profit est beaucoup plus grande que pour un train de voyageurs : en effet, il est plus facile de faire un bénéfice en transportant 1.600.000 litres d'un liquide dangereux dans de simples wagons-citernes qu'en transportant 500 personnes dans des voitures équipées de

<sup>6</sup> <https://www.iew-test.be/prix-du-sillon-ou-quand-le-diable-se-cache-dans-les-details-episode-1/>

<sup>7</sup> <https://www.irg-rail.eu/download/5/599/IRG-Rail-seventhMarketMonitoringWorkingDocument.pdf>

<sup>8</sup> Marc Descheemaeker: Dwarsligger p125, Van Halewyck

<sup>9</sup> <https://www.irg-rail.eu/download/5/599/IRG-Rail-SeventhMarketMonitoringWorkingDocument.pdf>

tout confort et soucieux d'être parfaitement à l'heure à l'arrivée le matin. Le décalage entre les redevances pour les trains de marchandises et les trains de voyageurs ne s'explique que par la certitude que l'Etat paiera les sillons des trains de voyageurs.

Les pays avec les redevances-sillons les plus élevées étaient donc la Belgique et la France, les deux pays d'où les trains de nuit ont disparu en premier. La France est un pays indispensable pour la Belgique. Tous les trains de nuit SNCB traversaient la France: non seulement ceux pour la France même et pour l'Espagne, mais aussi ceux pour l'Italie et la Suisse. Les autres trains de nuit qui venaient à Bruxelles: ceux pour Copenhague, la Pologne, l'Allemagne et l'Autriche, roulaient surtout sous drapeau étranger (PKP, ÖBB, etc...).

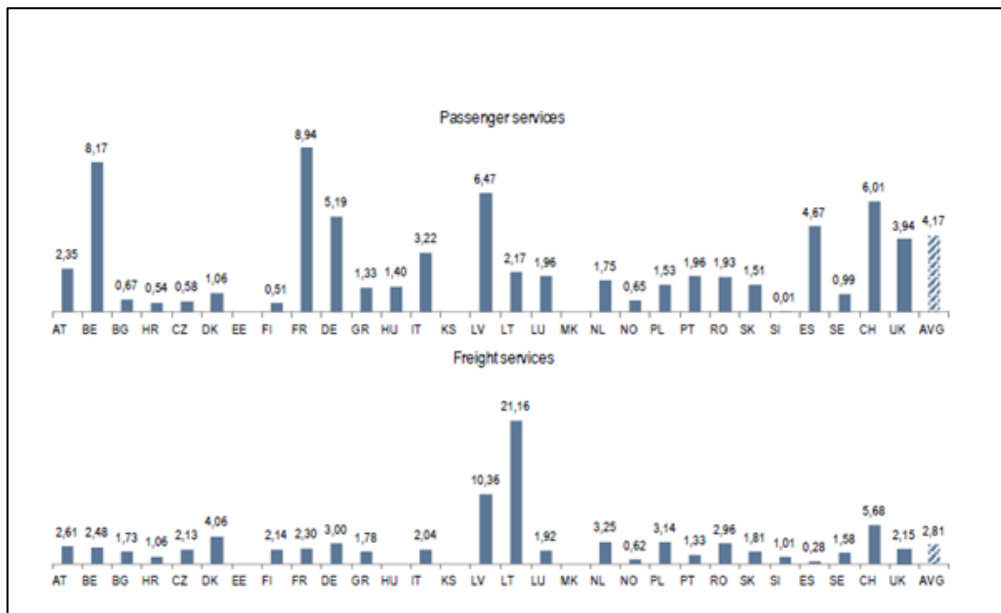


Figure 5 - Recettes (en euros) des gestionnaires d'infrastructure provenant des entreprises ferroviaires par train-km et par services de transport de passagers et de fret en 2017<sup>10</sup>

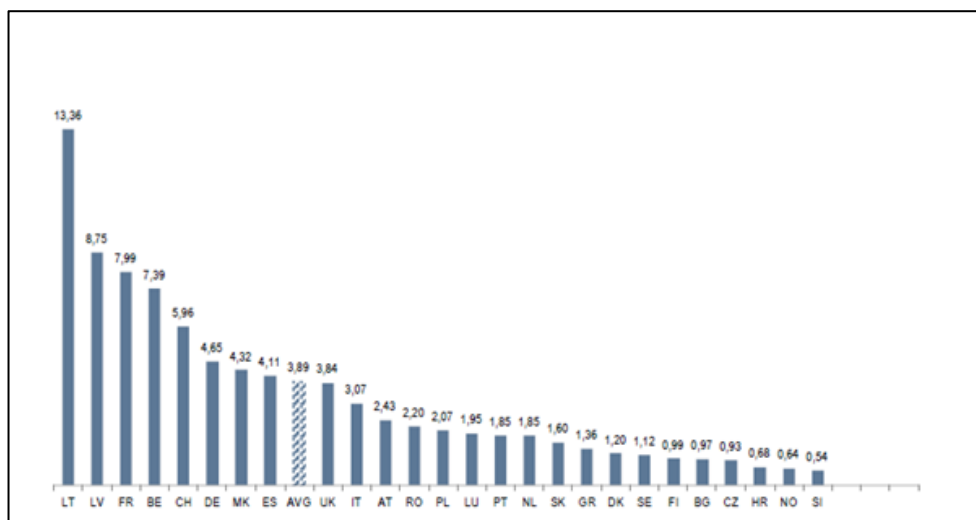


Figure 6 - Recettes des gestionnaires d'infrastructure (en euros par train) des entreprises ferroviaires pour le paquet d'accès minimum en 2017<sup>11</sup>

<sup>10</sup> <https://www.irg-rail.eu/download/5/599/IRG-Rail-SeventhMarketMonitoringWorkingDocument.pdf>

<sup>11</sup> <https://www.irg-rail.eu/download/5/599/IRG-Rail-SeventhMarketMonitoringWorkingDocument.pdf>

## 4.2 Une concurrence déloyale

S'ajoute à ce nouveau système de coût l'apparition des vols bons marchés et cars de lignes au début des années 2000 après la libéralisation de ces secteurs (directive ordonnée par l'UE). L'organisation et l'investissement nécessaire pour faire rouler un train ne peut rivaliser avec la simplicité intrinsèque des organismes d'autocars, ne nécessitant qu'un simple bus ainsi qu'un chauffeur pour réaliser le même trajet. Par exemple, les cars ne doivent pas payer ou réserver des sillons comme c'est le cas pour un train. Les avions bénéficient aussi d'une fiscalité avantageuse, comme en témoigne les récentes discussions européennes sur la taxation du kérosène. Pour de plus amples informations sur l'ampleur du nombre de vols intra européens, nous invitons le lecteur à se référer au graphe 1 joint en annexe.

On peut aussi ajouter qu'une concurrence déloyale s'est jouée au sein même des sociétés de chemins de fer puisqu'en Belgique et en France, les trains de nuit, bien qu'encore en circulation, ont été de moins en moins promus dans les dépliants publicitaires ou dans les indicateurs horaires. Ceci étant un choix purement stratégique de la part des compagnies ferroviaires ne voulant plus promouvoir ces produits, choisissant plutôt de plébisciter les lignes à grandes vitesses.

## 4.3 Le vieillissement du matériel roulant

Les suppressions de train de nuit sont allées de pair avec un vieillissement prononcé du matériel roulant. Ces 25 dernières années, le parc du matériel roulant des trains de nuit en Europe ne s'est pas renouvelé, engendrant une diminution constante du matériel disponible et posant problème pour la pérennité de certaines lignes<sup>12</sup>. Comme évoqué plus haut, la SNCB a quant à elle décidé de ne pas réinvestir dans le matériel roulant des trains de nuits depuis 1990, préférant réaliser un investissement dans les lignes à grande vitesse, dont le marché fut jugé plus intéressant que celui des trains de nuit.

## 5 Situation actuelle en Europe

D'un point de vue européen, le marché des trains internationaux est donc entièrement libéralisé depuis le troisième paquet ferroviaire européen voté en 2007 et entré en vigueur en 2009. Le nombre de trains de nuit internationaux n'a cessé de diminuer depuis. Le but recherché par la libéralisation était d'améliorer et d'étoffer les services offerts entre les différents pays. Cependant, force est de constater que cet effet ne semble pas avoir porté ses fruits. La plupart des trains de nuit subsistants sont des trains subventionnés qui ne dépassent pas la frontière.

Afin de donner une vue globale, voici un résumé reprenant la situation dans certains grands pays d'Europe :

---

<sup>12</sup> Le cas de la France avec ses voitures corails qui est en partie mis à la casse à cause de l'amiante présente peut être pris comme exemple

**L'Autriche** est considérée comme l'exemple phare en termes de réseau de train de nuit, puisque la compagnie autrichienne, ÖBB, réussit à faire circuler des trains de nuit attirant une clientèle très diversifiée. Ils réussissent à tourner à l'équilibre budgétaire. Pour atteindre ces objectifs, la compagnie peut compter sur sa riche expérience en la matière, avec un avantage de taille grâce à ses nombreuses lignes (dont quelques-unes sont nationales et subventionnées) et semble aussi éviter les pays dont les sillons sont les plus chers. Comme le pays n'a aucune ligne de trains grande vitesse à cause de son relief, ils misent sur le train de nuit pour étendre leur marché. La compagnie ÖBB via son responsable de transport longue distance, Kurt Bauer, déclarait avoir dû faire un choix entre arrêter complètement le service de train de nuit ou en faire un produit phare faisant partie de leur « core-business ». Ils ont donc opté pour cette deuxième option. En-dehors de l'Autriche leurs trains roulent en open-access, donc sans subventions. Au niveau national, ces trains circulent souvent comme dernier train 'Intercité' de la journée pour les voyageurs locaux et sont subventionnés comme tels. Cette subvention est accordée par l'Etat pour tout train national qui ne dépasse pas les frontières autrichiennes.

**Le Royaume-Uni** possède toujours deux trains de nuit. L'un relie Londres à Cornwall et l'autre reliant Londres et différentes destinations d'Écosse. Cette dernière ligne (la fameuse « Caledonian Sleeper ») vient de profiter d'un renouvellement de sa flotte avec l'achat de 75 nouvelles voitures pour remplacer les anciennes arrivées en fin de vie. Ces trains sont exploités par la société privé Serco<sup>13</sup> qui a gagné l'appel d'offres sorti par le gouvernement écossais. Les nouvelles voitures semblent souffrir de quelques problèmes techniques<sup>14</sup>, qui selon toute vraisemblance devraient être des maladies de jeunesse.

**L'Allemagne** est le dernier pays d'Europe de l'Ouest à avoir abandonné tous ses services de trains de nuit en 2016. Cependant, la société autrichienne ÖBB y a vu une opportunité et a décidé de reprendre une partie du matériel et des relations pour son propre compte et continue de les exploiter. Les trains de nuit ÖBB ne reçoivent cependant aucune subvention de l'Allemagne car il est interdit par la loi allemande de subventionner des trains grands parcours.

**En France**, c'est la compagnie SNCF qui exploite toujours quelques trains de nuit d'une façon très rudimentaire. Pas de voiture-lits, pas de catering, le minimum de personnel, difficulté de trouver les horaires en ligne pour réserver une place : tout ceci démontre la diminution de la qualité de service offerte par cet opérateur. Néanmoins, le train de nuit a malgré tout pu garder une clientèle fidèle, surtout pour des destinations difficilement accessible en TGV comme le Massif central et les Pyrénées. Malgré cela, la SNCF continue de supprimer les lignes radiales au départ de Paris. Les plus ardents défenseurs de ces trains ont fondé un

---

<sup>13</sup> <https://www.scotrail.co.uk/plan-your-journey/travel-connections/caledonian-sleeper>

<sup>14</sup> Article paru dans Le Monde, [https://www.lemonde.fr/international/article/2019/07/05/le-train-de-nuit-londres-edimbourg-tourne-au-cauchemar\\_5485490\\_3210.html](https://www.lemonde.fr/international/article/2019/07/05/le-train-de-nuit-londres-edimbourg-tourne-au-cauchemar_5485490_3210.html) consulté le 10 janvier 2020



collectif équivalent au nôtre, « Oui au train de nuit »<sup>15</sup> qui se bat pour le retour de ces trains. En 2017, les chemins de fer russes ont prêté à la SNCF un certain nombre de voitures-lits neuves pour être testées sur le trajet Paris – Nice pendant quelques mois, mais la SNCF ne sembla pas intéressée par l'idée de continuer le service de cette ligne, malgré l'enthousiasme des voyageurs.

**L'Italie** a connu une période difficile (fin 2011) où la compagnie ferroviaire Trenitalia a voulu cesser la majorité de ses activités concernant le transport de passager de nuit, mais après des protestations massives du côté des voyageurs, celui-ci a été rapidement réintroduit. Les trains de nuit nationaux y sont considérés comme service public et sont subventionnés par l'état. L'opérateur historique Trenitalia offre actuellement un réseau qui couvre tout le pays, de Trieste à Syracuse avec un service correct et à des prix démocratiques. La clientèle est toujours au rendez-vous et les trains sont bien remplis. Il existe aussi une société privée, quoique entièrement dépendante de Trenitalia, qui exploite une ligne Venise - Paris, mais cette société, Thello, n'a jamais fait un bénéfice malgré le grand nombre de voyageurs les utilisant.<sup>16</sup>

**Les Pays-Bas** ont une situation très semblable à la nôtre, un petit pays très dépendant des grands pays voisins pour ses trains de nuit (dans leur cas surtout par rapport à l'Allemagne). Les redevances des sillons aux Pays-Bas et en Allemagne sont longtemps restées plus basses qu'en Belgique et en France et de cette façon ils ont pu garder des trains de nuit plus longtemps que nous. Néanmoins, les Pays-Bas avaient eux aussi perdu leur dernier train de nuit en décembre 2016 quand la Deutsche Bahn a arrêté ses trains de nuit. Après enquête du gouvernement néerlandais sur la faisabilité de réintroduire des trains de nuit, il a été décidé que 6,7 millions d'euros serait mis à disposition pour couvrir une perte éventuelle pour toute compagnie qui relancerait un train de nuit vers les Pays-Bas. Il est important de noter que ceci reste une garantie et non pas une subvention: si le train fait des bénéfices, l'exploitant ne reçoit rien de l'Etat. Cette mesure a connu un certain succès puisque la compagnie ÖBB a déjà annoncé qu'ils remettront en marche un train Amsterdam – Munich et Amsterdam – Vienne dès 2021 au moins jusqu'en 2024. Mais, à part cette dernière, aucune autre société privée n'a voulu s'engager pour relancer un train de nuit sur Amsterdam avant 2024. Les Pays-Bas se retrouvent toujours dépourvus de relations directes vers la plupart du continent. La façon dont l'Etat néerlandais a procédé a aussi été très critiquée par des sociétés privées<sup>17</sup> ainsi que par l'UE pour ne pas avoir réalisé d'appel d'offres, l'opération s'étant passée dans des conditions plutôt floues.

---

<sup>15</sup> <https://ouiautraindenuit.wordpress.com/>

<sup>16</sup> <https://www.societe.com/societe/thello-520287004.html> (consulté le 3 mars 2020)  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Thello#cite\\_note-societe-26](https://fr.wikipedia.org/wiki/Thello#cite_note-societe-26) (consulté le 3 mars 2020)

<sup>17</sup> Notamment le groupe AllRail, militant pour une libéralisation franche du marché du rail

Dans **les pays scandinaves**, les trains de nuit avaient tous disparu aussi et il n'y avait peu, ou pas, d'intérêt de la part des sociétés privées de les remettre en marche. Le gouvernement suédois a trouvé une solution à cela en achetant et en rénovant le matériel des trains de nuit à sa charge pour le louer chaque année à une société privée qui fait rouler des trains de nuit. Ainsi le risque de l'achat du matériel reposait sur le gouvernement. Les trains de nuit continuent à rouler et l'argent de location du matériel est suffisant pour rembourser les investissements faits dans le matériel roulant. La société privée qui exploite les trains tourne aussi à l'équilibre.

**L'Espagne et le Portugal** présentent un cas particulier. Ce sont les seuls pays de l'Europe, avec ceux de l'ex-Union soviétique, où l'écartement des rails n'est pas un écartement standard de 1435 mm mais principalement de 1668 mm. Ceci a toujours rendu difficile les trains directs entre l'Espagne et la France. Pour contrer cela, deux solutions existent: relever les voitures et changer les bogies, ou bien changer directement l'écartement des roues à la frontière si les essieux sont télescopiques. Malgré cette manœuvre compliquée, le train de nuit "Goya" Paris - Madrid était le train de nuit le plus rapide au monde, franchissant 1459 km en 13 heures 27 minutes, jusqu'à sa suppression en 2013. Les seuls trains à subsister sont deux paires de trains, l'un partant de Madrid et de Barcelone pour la côte galicienne, l'autre partant d'Hendaye et de Madrid pour Lisbonne. Tous les deux avec du matériel qui a plus que 40 ans. Un de ces trains est le plus ancien train de nuit encore en exploitation en Europe: le Sud-Express relie chaque jour depuis 1887 Hendaye à Lisbonne.

**La Pologne, la Tchéquie, la Slovaquie et la Hongrie** ont conservé leurs trains de nuit plus longtemps que les pays plus à l'ouest mais en ont perdu aussi une partie non négligeable pour les raisons suivantes : le matériel roulant était plus récent, les redevances pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires plus basses, le système routier n'étaient pas concurrentiel . et les vols bon marché sont arrivés un peu après le reste de l'Europe. La vague de suppressions y a commencé vers 2012.

**La Roumanie et la Bulgarie** ont conservé presque uniquement leurs trains de nuit nationaux. En Roumanie, ils sont encore nombreux et font partie du contrat de gestion avec l'Etat mais le niveau de qualité a baissé significativement; ils sont plus lents qu'avant et les rénovations faites aux trains sont souvent d'une piètre qualité. La Roumanie est aussi le seul pays avec un train de nuit avec capital privé, opéré par Astra Trans Carpatic<sup>18</sup>. Celui-ci circule en open-access sur Arad - Bucarest. En Bulgarie, la compagnie d'Etat BDZ a acheté en 2012 trente nouvelles voitures-lits en Turquie, le premier achat de voitures-lits en Europe depuis dix ans. Ils l'utilisent sur les trains de nuit nationaux de Sofia à Varna, Bourgas et Dobritch qui font partie du contrat de gestion avec l'Etat.

---

<sup>18</sup> <http://https://astratranscarpatic.ro/> consulté le 10 janvier 2020

**La Slovénie, la Croatie, la Bosnie, la Serbie, le Monténégro, la Macédoine du nord, la Grèce:** la guerre civile yougoslave a fortement frappé les infrastructures ferroviaires de ces pays, entraînant la disparition de la plupart des trains de nuit, et les nouvelles frontières et la crise grecque ont fait le reste. Il ne subsiste que quelques trains en coopération avec la ÖBB et un train Belgrade - Bar. C'est surtout l'état du réseau ferré et du matériel roulant serbe, le centre névralgique du réseau ferroviaire des balkans, qui est à l'origine de la disparition des trains de nuit dans ce coin d'Europe.

## 6 Obstacles à la relance des trains de nuit

Après avoir fait un état des lieux de la situation actuelle en Belgique et plus largement en Europe, il convient d'établir quels sont les véritables obstacles à une relance massive des trains de nuit en Europe. Nous avons identifié cinq obstacles principaux : un système de billetterie peu optimal, l'hétérogénéité dans le prix des redevances-sillons à travers l'Europe, la complexité technique du train de nuit, le manque de coordination et de collaboration internationales et enfin la pénurie du matériel roulant partout en Europe.

### 6.1 Un système de billetterie complexe

Par le passé, il existait un tarif unique pour les trains de voyageurs en Europe: le TCV, tarif commun des voyageurs. Ce système était un système de billets ouverts, c'est-à-dire des billets valables plusieurs mois. Si on voulait un train spécifique ou un lit spécifique, on devait acheter en plus une réservation pour le dit train. Généralement, si les deux étaient achetés en même temps, ils étaient sur le même billet. En parallèle avec ce tarif TCV, il existait d'autres tarifs généralement meilleurs marchés mais l'avantage majeur était que les billets TCV pouvaient être achetés n'importe où en Europe, quelle que soit la destination ou l'origine, même dans de petites gares.

Dès la libéralisation du rail, les sociétés ont commencé à se défaire de ce système commun et ont utilisé leur propre système de billetterie, avec comme principal inconvénient de rendre l'achat de billets pour de longs trajets extrêmement compliqué. En effet, il fallait dès lors acheter plusieurs billets pour un seul trajet, le voyageur perdait la garantie d'attraper sa correspondance et en cas de retard, le billet était perdu puisqu'il n'est plus ouvert comme avec le TCV mais il est lié à un train, un jour, une heure spécifique. Ce système a donc amené de lourdes conséquences.

Illustrons ceci avec un exemple: *Clémentine et Bésarion*<sup>19</sup> habitent à Gand et aimeraient visiter une amie à Lisbonne. Ils doivent prendre quatre trains: le train SNCB Gand - Bruxelles, le Thalys Bruxelles - Paris où ils doivent changer de gare en métro avec leurs valises<sup>20</sup>, le TGV Paris - Hendaye et le train de nuit Hendaye - Lisbonne de la RENFE. Ils ont chacun 8 billets pour faire ce trajet que leur fils a achetés sur 4 sites différents en deux langues (français et espagnol car le site espagnol n'est pas traduit en français). En plus de la complexité de l'opération de réservation, ils courent le risque de rater toutes leurs correspondances si un

---

<sup>19</sup> Noms d'emprunts mais situation vécue par un de nos membres

<sup>20</sup> Changement réel

train est en retard ou supprimé. C'est ce qui finit par arriver: le jour du départ ils entendent à la radio qu'un torrent a emporté un pont sur la ligne Dax - Hendaye<sup>21</sup>. La SNCF décline toute responsabilité et leur rembourse seulement le billet Paris - Hendaye mais n'est pas responsable du remboursement des billets Bruxelles - Paris ou Hendaye - Lisbonne. Ils perdent tout cet argent.

Autre scénario possible : le Thalys heurte un sanglier, ils ratent la correspondance à Paris, doivent acheter un nouveau billet pour Hendaye mais ne peuvent plus arriver à temps pour prendre le train de nuit à Hendaye. Thalys n'a rien à voir et la SNCF non plus. Ils reçoivent €20 en dédommagement, en tout et pour tout. Clémentine et Bésarion décident d'abandonner leurs principes écologiques et prennent l'avion la prochaine fois.

Cet exemple n'en est qu'un parmi tant d'autres pour les voyageurs décidant de réaliser les anciens parcours proposés par les lignes internationales maintenant inexistantes. Dès lors, afin d'être concurrentiel comparativement au réseau de l'aviation couvrant bien mieux les voyageurs en cas d'incident, il est crucial de centraliser la billettique afin d'offrir une véritable protection aux voyageurs et surtout une simplification des commandes de ces billets. Il n'est pas tolérable d'inciter les gens à prendre le train si la commande des billets relève du parcours du combattant.

## 6.2 L'hétérogénéité du prix de redevances-sillons en Europe

Comme vu au point précédent, *Les raisons de la disparition des trains de nuit*, la scission des sociétés de chemins de fer et la création des redevances-sillons a fait, entre autres, périlcliter le réseau des trains de nuit.

Par contre, la situation vient de changer récemment<sup>22</sup> pour la France et la Belgique qui viennent de fortement diminuer les redevances-sillons. Pour les trains voyageurs, elles s'établissent maintenant respectivement à environ €2,70 et €3,50 ce qui est le niveau moyen en Europe (voir figure 5).

Néanmoins, il reste important d'harmoniser au niveau européen la façon dont on calcule les redevances, proche du niveau des coûts marginaux, et qu'on attribue une catégorie spéciale aux trains de nuit qui sont plus, encore que d'autres catégories de trains, dépendants de ces redevances (de par la longueur de leur trajet).

A titre d'exemple, l'Allemagne a toujours des redevances-sillons plus élevées que ses voisins<sup>23</sup>, ce qui rend le passage sur son territoire pour un train international beaucoup plus

---

<sup>21</sup> [https://www.francetvinfo.fr/meteo/tempete/direct-intemperies-16-000-foyers-privés-deelectricite-ce-jour-principalement-en-auvergne-rhone-alpes\\_3754145.html](https://www.francetvinfo.fr/meteo/tempete/direct-intemperies-16-000-foyers-privés-deelectricite-ce-jour-principalement-en-auvergne-rhone-alpes_3754145.html)

<sup>22</sup> Arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ; [http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi\\_loi/change\\_lg.pl?language=fr&la=F&table\\_name=loi&cn=2019071905](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&table_name=loi&cn=2019071905) consulté le 6 mars 2020

<sup>23</sup> Pour les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne et le Danemark

problématique. L'Europe semble vouloir harmoniser cette façon de calculer mais sans résultat probant actuellement<sup>24</sup>.

### 6.3 Complexité technique

Faire rouler un train de nuit n'est pas simple. Il faut des voitures adaptées, des locomotives spécifiques, du personnel qualifié et surtout arriver à coordonner l'ensemble.

Si généralement la technique des voitures pose peu de problèmes, de nombreuses questions techniques apparaissent en choisissant la *locomotive*. Il existe quatre systèmes d'électrification en Europe, une tentative de généraliser le 25kV~50Hz au début des années 1950 fut réalisée mais s'est heurté au refus allemand (spécifiquement de la Bavière). Ainsi un véritable labyrinthe électrique s'est installé en Europe de l'ouest. À l'est, à part la Pologne qui avait déjà entamé l'électrification avant la guerre, la situation est plus homogène: le 25kV~50Hz y règne en grande majorité, mais il subsiste encore quelques 'trous' d'électrification dans le réseau ferré, surtout dans le sud-est de l'Europe. Par contre, ces vingt dernières années, il est devenu standard qu'une locomotive soit polytension, c'est-à-dire équipée d'une installation qui permet de rouler sous trois ou quatre systèmes de tension.

Un deuxième problème qui se pose est la question *des systèmes de sécurité*. Surtout à l'ouest à nouveau, chaque pays possède son propre système, voir même 2 ou 3 systèmes différents qui sont parfois difficiles à combiner dans la même locomotive. Heureusement l'Europe a imposé un seul système: l'ETCS, le système unique qui est en train de se répandre sur tout le continent et qui remplacera tous les autres systèmes dans un avenir assez proche. Quand ce système sera généralisé, ce problème aura disparu. La Belgique sera probablement le deuxième pays sur notre continent à le généraliser, prévu en 2023, devancé de justesse par le Grand-Duché de Luxembourg.

D'un autre côté, il est prévu qu'à l'achat d'une locomotive, l'opérateur puisse choisir les différents systèmes dont la locomotive sera équipée dès la livraison, comme un automobiliste choisit des options pour sa voiture : l'opérateur peut alors choisir les systèmes embarqués. Pour des machines nouvelles, ce problème ne se pose donc plus.

Le troisième problème est *le personnel*. Contrairement au code de la route, les règles pour conduire un train diffèrent beaucoup d'un pays à un autre et d'un système de sécurité à un autre, sans parler de la différence des langues. Confondre les règles différentes de pays différents peut être une question de vie ou de mort et la plupart des conducteurs de trains ne connaissent qu'un seul réseau.

Pour l'instant, l'addition de ces trois problèmes impose donc encore souvent un changement de conducteur et parfois un changement de locomotive à la frontière. Cette locomotive est souvent une locomotive qu'on loue d'une autre compagnie concurrente. Un train Bruxelles -

---

<sup>24</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32012L0034>. (article 37)

Milan traverse six réseaux, trois à quatre langues différentes, trois systèmes électriques et au moins six systèmes de sécurité.

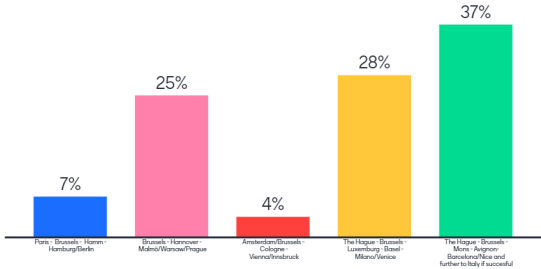
### 6.4 Coordination et collaboration internationale

Une des difficultés majeures pour faire rouler un train de nuit international à l'heure actuelle est la coordination et la collaboration entre les pays. En effet, il faut commander les sillons correspondants auprès de plusieurs sociétés nationales et s'assurer de l'ouverture de l'infrastructure. Les différents réseaux profitent souvent de la nuit pour faire des travaux d'entretien qui ont un impact sur la marche du train ou carrément lui imposent une déviation qui entraîne du retard. On comprend que faire rouler un train international reste très difficile. En termes d'organisation, il reste beaucoup à améliorer. L'exemple de l'ETCS montre que l'Europe pourrait y jouer un rôle clé, comme nous le verrons plus tard.

À titre d'exemple, suite à un sondage effectué sur nos réseaux sociaux, la ligne Belgique-Italie semblait la plus populaire à la réouverture. Alors qu'on ne compte pas moins de 130 vols par semaine hors saison entre ces deux pays, la demande n'est plus à démontrer. Nous avons demandé à la société ÖBB si celle-ci était intéressée par ce trajet et la réponse fut sans appel : il est trop compliqué de faire rouler un train à travers 5 pays et 6 réseaux ferrés pour les deux obstacles que nous venons de définir: la complexité technique et la coordination entre les différents pays traversés.

Il est dès lors impératif que les responsables des chemins de fer de ces différents pays puissent se rencontrer afin de s'organiser et faciliter l'accès à un train international permettant de rouler sur les réseaux des différents pays concernés.

## Which night train connection do you like the most?



Press S to show image

Figure 7: Aperçu du résultat de notre propre sondage



## 6.5 La pénurie de matériel roulant

Depuis que les trains de nuit sont devenus (en partie) déficitaires au début des années 2000, le matériel roulant a aussi subi les conséquences collatérales du désinvestissement volontaire engendré. Le nombre de constructions neuves de voitures à places couchées est pratiquement devenu nul.

En ce qui concerne les voitures-lits, les compagnies Allemande et de République Tchèque ont acheté des voitures-lits “Comfortline” au milieu des années 1990. Ensuite les PKP<sup>25</sup> en ont encore construit quelques-unes au début des années 2000.

Au milieu des années 2010, les chemins de fer russes ont fait construire une très belle série de wagon-lit à destination de l’Europe. Mis à part ces exemples, toutes les voitures-lits ont plus de 30 ans.

Concernant les voitures-couchettes la situation est encore plus regrettable : quasi toutes les voitures ont au minimum 40 ans, même si elles ont généralement été rénovées. En 2018, la compagnie ÖBB a placé une commande pour 13 rames de 7 voitures, dont 26 voitures-lits et 39 voitures-couchettes au total pour remplacer la partie la plus ancienne de leur parc. Par contre, les autres sociétés ne semblent pas avoir de projets pour acheter du neuf et au mieux, elles se contentent de rénover encore des voitures qui pour certaines, arrivent à l’honorable âge de 60 ans d’utilisation.

Anciennement, les voitures étaient relativement standardisées à travers l’Europe (même si certaines différences s’opéraient entre l’Est, l’Ouest et les pays slaves) et les voitures-lits circulaient, comme dit dans le jargon ferroviaire, en « pool » pour diverses sociétés selon les besoins du moment. Le financement passait par Eurofima<sup>26</sup>, une société de leasing dans les mains de principales sociétés ferroviaires européennes. La standardisation facilitait l’entretien et baissait les coûts à l’achat. En générale ce sont les voitures de cette époque qui circulent encore maintenant.

---

<sup>25</sup> Chemins de fer polonais

<sup>26</sup> <https://www.eurofima.org/who-we-are/>

## 7 Arguments pour le retour du train de nuit

Malgré les obstacles que nous venons de développer, nous restons bien sûr très favorables à une relance massive des trains de nuit en Europe et passant par la Belgique. Nous avons divisé notre argumentaire en quatre pans majeurs en faveur de cette relance: écologique, économique, logistique et humain.

### 7.1 Argument écologique

Actuellement, le train jouit d'une réputation du moyen de transport le plus écologique pour les grandes distances<sup>27</sup>.

Si l'on reprend les chiffres de l'ADEME pour le réseau français, on peut voir que le train possède un impact jusqu'à 14 fois moins important que l'avion (en gramme d'équivalent pétrole par voyageur.km)

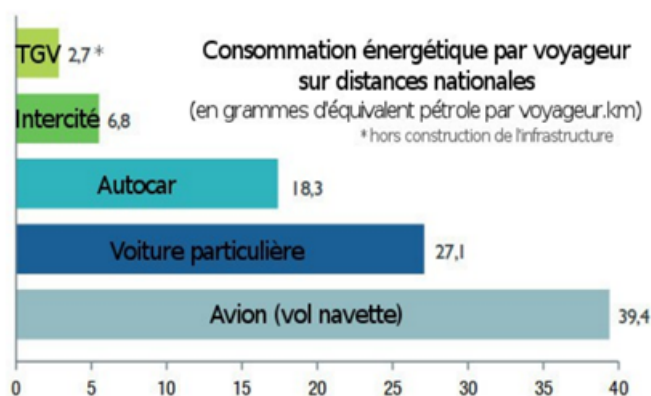


Figure 8 - Consommation énergétique par voyageur sur distance nationales en France (ADEME)<sup>28</sup>

Cette comparaison reste cependant à nuancer. En effet, le résultat présent montre qu'un *intercités de nuit* (se rapprochant de nos trains de nuit étudiés dans ce rapport, même si les voitures ne sont pas des places couchées) possède un impact plus important qu'un train à grande vitesse. Or, le coût environnemental de l'infrastructure des lignes à grandes vitesses n'est pas pris en compte et la consommation de ces trains est supérieure à celle des trains de nuit (de par leur vitesse<sup>29</sup>) L'avantage présenté du TGV provient du choix arbitraire de considérer que le taux d'occupation d'un TGV sera systématiquement supérieur à celui d'un train intercités.

<sup>27</sup> <https://www.saveatrain.com/blog/why-choosing-to-travel-by-train-is-environmentally-friendly/?lang=fr> (à titre d'exemple, une consultation dans la presse actuelle montre l'engouement présent depuis ces dernières années à ce sujet)

<sup>28</sup> <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/Chiffresclestransports.pdf> (2013)

<sup>29</sup> <https://ouiautraindenuit.files.wordpress.com/2018/01/2019-05-16-investigation-oui-au-train-de-nuit.pdf> (point 4.4 page 23)

Il faut aussi garder à l'esprit que ce graphique ne présente pas de façon absolue l'avantage du train pour un réseau européen de train de nuit. Pour cela il est nécessaire d'étudier systématiquement, pour chaque trajet, ses émissions de CO<sub>2</sub><sup>30</sup>.

En effet, il faut spécifiquement prendre en compte le mix énergétique produisant l'électricité dans les pays traversés (en partant du principe que les trains roulent sur un réseau électrifié, ce qui est le cas de la majorité du réseau ferroviaire européen<sup>31</sup>). Dès lors, un trajet Paris-Bordeaux aura un impact 14 fois inférieur à un trajet Gdansk Katowice<sup>32</sup>. Ceci s'explique par l'utilisation importante de l'énergie nucléaire en France sur le réseau contre celle des énergies fossiles (charbon notamment) en Pologne.

Nous invitons le lecteur désireux de connaître l'impact précis d'un trajet entre deux destinations de son choix à se rendre sur le site d'ecopassenger<sup>33</sup>, permettant de réaliser ces calculs de manière gratuite et offrant une transparence quant aux hypothèses formulées pour réaliser ces calculs.

Pour conclure, même s'il reste nécessaire de regarder au cas par cas et qu'il est difficile d'avancer un chiffre absolu permettant de connaître l'économie de CO<sub>2</sub> réalisée, le train reste de manière globale, le mode de transport le plus écologique en terme de CO<sub>2</sub> libéré<sup>34</sup>.

## 7.2 Argument économique

Comme expliqué plus haut, le réseau ferroviaire européen dit « classique » (en opposition avec le réseau de trains à grande vitesse) et reliant les grandes capitales existe déjà. Le réseau de trains à grande vitesse s'est aussi développé depuis les années 90 et offre aussi des connexions directes entre grandes villes européennes.

L'une des raisons des prix élevés des TGV provient de la rentabilisation des infrastructures, extrêmement coûteuses ayant été réalisées pour leur aménagement<sup>35</sup>. Créer un nouveau réseau de TGV interconnectant toutes les grandes villes ne serait donc pas pertinent, serait très long à mettre en place, serait très onéreux et n'apporterait pas une alternative économique aux voyageurs.

Les trains de nuit, hormis l'investissement du matériel roulant lorsque nécessaire, n'imposent donc pas une aussi grande demande de rentabilité répercutée sur le prix des billets. De plus, leur offre s'adresse à tous les publics, allant du jeune voyageur voulant se

---

<sup>30</sup> Le calcul de ces bilans est plus complexe qu'il ne semble et fait l'objet d'étude réalisé par des entreprises privées. Cependant des outils simplifiés existent sur le net.

<sup>31</sup> 54.6 % du réseau en moyenne et en 2015 selon IRG-rail <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2017/04/Final-report.pdf> (page 17, consultée le 13/01/2020)

<sup>32</sup> Calcul réalisé sur [www.ecopassenger.org](http://www.ecopassenger.org)

<sup>33</sup> <http://www.ecopassenger.org>

<sup>34</sup> Selon l'agence environnementale européenne : [https://www.eea.europa.eu/media/infographics/co2-emissions-from-passenger-transport/image/image\\_view\\_fullscreen](https://www.eea.europa.eu/media/infographics/co2-emissions-from-passenger-transport/image/image_view_fullscreen) (sources de 2014)(par gramme de CO<sub>2</sub> au voyageur.km)

<sup>35</sup> A titre d'exemple, le réseau de train à grande vitesse en Belgique a coûté plus d'une centaine de milliard d'anciens francs belges

déplacer de la façon la plus économique possible (offre des sièges inclinables) aux hommes d'affaire demandant un certain standing (compartiments privatifs), tout en passant par les familles voulant voyager ensemble (réservation de compartiment à plusieurs lits). Grâce à cela, la gamme de prix s'étend entre une trentaine d'euros à 220 euros le trajet (en fonction du service choisi, de la disponibilité des places et de l'anticipation de la réservation, et de la compagnie), ce qui reste une gamme de prix pouvant parfois rivaliser avec l'offre aérienne.

Un autre argument économique pour les voyageurs, et très souvent utilisé lors de la promotion des lignes de nuit<sup>36</sup>, est l'économie réalisée en évitant de prendre une chambre d'hôtel supplémentaire. Ainsi, il est possible de combiner le coût du voyage et celui du logement.

### 7.3 Argument logistique

L'avantage du train de nuit par rapport au train de jour est son efficacité en termes de temps utile. Il n'est pas toujours possible de s'offrir le luxe de voyager durant toute une journée en train. Nous décomposerons ici son avantage logistique par rapport à d'autres moyens de transport

#### 7.3.1 Par rapport à l'avion :

En plus de nous faire économiser une nuit d'hôtel, il permet de relier réellement les centres villes, contrairement à la plupart des aéroports low-cost qui sont eux, excentrés, et nécessitent une navette de bus ou de train rallongeant le temps de voyage. A titre d'exemple, un avion atterrissant à Bergamo (un des aéroports principaux de Milan) à 9h30 du matin ne permettra pas à un voyageur de se rendre dans le centre-ville de Milan avant 11h00, à cause de la densité du trafic ainsi que de la distance entre ces deux points.

#### 7.3.2 Par rapport au bus :

Même si l'aviation est souvent unilatéralement comparée au train comme concurrent principal, le réseau de bus s'est considérablement développé suite à la libéralisation du marché. Ce moyen est d'ailleurs l'un des plus grands concurrents du train au niveau coût lorsque les billets d'avion ne sont plus accessibles pour une clientèle moins aisée. Cependant, les voyages sont souvent rallongés afin d'avoir un meilleur taux de remplissage, passant par plus de villes qu'un trajet direct imposerait et nécessitant régulièrement des correspondances longues (et ce dans un confort relatif<sup>37</sup>). Faire un trajet en bus de 9 heures (voire plus) pendant la nuit n'offre absolument pas le même niveau de confort qu'un voyage en couchette où l'on peut réellement dormir. De plus, les trajets en train permettent de pouvoir se dégourdir les jambes de façon plus aisée que dans un bus où les allées sont bien plus étroites (et au risque de tomber à la renverse lors d'un virage négocié un peu trop abruptement par le chauffeur).

---

<sup>36</sup> Argument repris dans les dépliants publicitaires de la SNCB datant des années 1980 par exemple

<sup>37</sup> Une observation des correspondances sur le site flixbus pour diverses destinations n'ayant pas de trajet direct sera explicite. De plus, les arrêts de bus de ces compagnies se trouvent souvent en périphérie des villes et n'offrent que rarement un lieu d'attente rassurant.

### 7.3.3 Par rapport à la voiture :

Effectuer un trajet en voiture sur une longue distance reste toujours un grand risque au niveau de la sécurité routière, surtout si celui-ci est effectué de nuit. Malgré des campagnes de sensibilisation, il n'est jamais certain qu'un conducteur ne soit pas tenté de réaliser le trajet sans faire d'étapes, et la fatigue restera toujours présente, surtout à la fin du voyage. Voyager en train de nuit permet d'atteindre la destination en bien meilleure forme.

On se souviendra de l'offre de trains auto-couchettes qui permettait de partir dans le sud au départ de la gare de Bressoux et de Schaerbeek en embarquant sa propre voiture dans les wagons prévus à cet effet.

Cependant, cet argument pourrait être nuancé en incitant les voyageurs à laisser leur véhicule chez eux et d'utiliser un autre moyen de transport à l'endroit de leur destination, ou en embarquant un vélo à bord du train<sup>38</sup>.

## 7.4 Argument humain

Pendant cent ans, le train de nuit a joué un rôle important pour les chemins de fer européens. Nous considérons cette façon de voyager comme faisant partie de notre identité européenne, comme un élément culturel à conserver. Il possède un véritable capital sympathie auprès de la population, spécifiquement celle qui a connu la « belle époque » des trains de nuit.

De plus, le train permet de relier des provinces et des régions, ne s'arrêtant pas que dans les capitales comme l'avion. Il permet donc de jouer un rôle dans le développement régional.

Investir dans les trains de nuit crée des emplois passionnants et durables dans le secteur de la mobilité et peut être un levier dans la lutte contre les inégalités sociales, là où les compagnies aériennes à bas coûts et les compagnies de bus bon marché travaillent souvent avec des contrats où les règles des conditions de travail (inférieures) dépendent de pays étrangers<sup>39</sup>.

L'expérience du voyageur en train de nuit n'est pas non plus à négliger: il peut s'installer confortablement pour lire, regarder un film, dormir, se relaxer et se rendre dans la voiture-bar pour prendre un verre. C'est un moyen de transport convivial qui facilite les rencontres. Il permet de ralentir le rythme, de prendre le temps de contempler les paysages. C'est donc une véritable expérience de voyage plutôt qu'un simple mode de transport.

---

<sup>38</sup> Service qui n'est malheureusement pas toujours proposé par certaines compagnies et que nous souhaiterions ardemment voir (ré)apparaître.

<sup>39</sup> Cfr le débat actuel avec la compagnie aérienne Ryanair et l'application du droit irlandais pour des employés d'autres pays.

## 8 Mobilisation citoyenne

### 8.1 Pétition belge

Lancée le 27 mai 2019 par notre collectif, la pétition pour un retour en Belgique des trains de nuit internationaux a reçu, à l'heure où nous écrivons ce dossier, plus de 10.585 signatures. Celle-ci est consultable sur le site [change.org](https://www.change.org)<sup>40</sup> et continue à croître de jour en jour. Son but était de prouver l'intérêt de la population belge vis-à-vis des trains de nuit, et constitue un « thermomètre » par rapport à un marché possible.

### 8.2 Pétitions à l'étranger

La Belgique n'est évidemment pas la première à avoir réclamé le retour des trains de nuit ou l'amélioration du réseau. En France, une pétition lancée en 2016 a déjà atteint plus de 183.800 signatures<sup>41</sup>. Les Pays Scandinaves ont remis en septembre 2019 une pétition de 65.038 signatures<sup>42</sup> aux gouvernements suédois et danois, enfonçant encore le clou pour la nécessité de continuer à étoffer l'offre qui commence à renaître dans ce pays. L'Allemagne a elle aussi lancé une pétition<sup>43</sup> pour le retour du train de nuit Berlin-Bruxelles. Trajet aussi repris par GreensEFA Group bien qu'étendu à un Paris-Bruxelles-Berlin<sup>44</sup> qui a lancé une pétition début 2020.

Dans d'autres pays, comme la Suisse et la Pologne<sup>45</sup>, les manifestations citoyennes réclamant le retour de certaines lignes voient le jour. Ces pétitions avaient et ont pour intérêt d'interpeler les pouvoirs publics ainsi que les compagnies des chemins de fer concernant l'envie de la population de revoir un service de trains de nuit correct, comme cela fut le cas par le passé.

## 9 Propositions d'actions

### 9.1 Pour l'Union Européenne

L'Union Européenne est, de par sa nature, la mieux placée pour faire revenir les trains de nuit. Involontairement elle a assisté à la disparition des trains de nuit, en libéralisant le trafic aérien (qui a ouvert le chemin aux vols bon marché) et en imposant la scission des sociétés

---

<sup>40</sup> <https://www.change.org/p/for-the-return-of-international-night-trains-in-belgium> consulté le 30 avril 2020

<sup>41</sup> <https://www.change.org/p/ouiautraindenuit> consulté le 30 avril 2020

<sup>42</sup> <https://www.change.org/p/swedish-and-danish-governments-support-night-trains-in-northern-europe> consulté le 30 avril 2020

<sup>43</sup> [https://www.change.org/p/bundeskanzlerin-angela-merkel-klimafreundlich-europa-st%C3%A4rken-mit-nachtz%C3%BCgen-vermeidbare-emissionen-einsparen-2?recruiter=968625550&utm\\_source=share\\_petition&utm\\_medium=facebook&utm\\_campaign=psf\\_combo\\_share\\_abi&utm\\_term=5d5c4e1334ad4048a16c379fd9e4cc2&recruited\\_by\\_id=0720c560-88e4-11e9-a769-db0145fe5878&utm\\_content=mit-19007468-10%3Av1](https://www.change.org/p/bundeskanzlerin-angela-merkel-klimafreundlich-europa-st%C3%A4rken-mit-nachtz%C3%BCgen-vermeidbare-emissionen-einsparen-2?recruiter=968625550&utm_source=share_petition&utm_medium=facebook&utm_campaign=psf_combo_share_abi&utm_term=5d5c4e1334ad4048a16c379fd9e4cc2&recruited_by_id=0720c560-88e4-11e9-a769-db0145fe5878&utm_content=mit-19007468-10%3Av1) consulté le 30 avril 2020

<sup>44</sup> <https://www.change.org/p/snfc-reintroduce-the-paris-brussels-berlin-night-train-route-by-2022> consulté le 30 avril 2020

<sup>45</sup> <https://naszademokracja.pl/petitions/kolej-na-zmiany-przywrocmy-pociag-do-brukseli> consulté le 30 avril 2020



de chemins de fer qui a entraîné le système néfaste des redevances-sillons. Mais elle peut aussi inverser la tendance en créant un cadre propice à leur retour.

Une proposition mise en avant par notre collectif serait de créer une plateforme européenne des trains de nuit. Une plateforme pour la coordination des trains de nuit couvrant toutes les compagnies de chemin de fer européennes représente une vision moderne pour les trajets ferroviaires longue distance. Nous considérons les chemins de fer et le train de nuit faisant partie de notre identité européenne et comme une solution pragmatique à nos voyages intra-européen. Une coordination de grande envergure est nécessaire pour rapprocher les citoyens européens et pour adopter le mode de déplacement le plus écologique possible.

Les buts de cette plateforme sont donc:

1. Faire en sorte que pour des voyages jusqu'à 1500 kilomètres, le train devienne toujours le moyen de transport le meilleur marché. Nous proposons pour cela d'imposer une taxe au kérosène, une taxe sur les billets d'avion et une taxe sur les kilomètres parcourus par les autocars, sorte de redevance pour l'usure des routes afin de financer le mode de transport le plus vertueux écologiquement parlant. Ceci pourrait être aussi qualifié de système connu sous le nom de « Level Playing Field ».
2. Le développement d'une vision commune des itinéraires, des infrastructures et des investissements avec les différentes entreprises ferroviaires européennes.
3. La limitation des retards et mise à disposition de liaisons garanties
4. Un échange clair et rapide d'informations avec les passagers.<sup>46</sup>
5. Le développement continu et coordonné de l'offre. Il serait utile de pouvoir centraliser les données de déplacement au sein du continent pour pouvoir ensuite prendre des mesures qui permettront d'investir en toute connaissance de cause dans certaines lignes ou infrastructures. De même, la coordination des travaux de certaines lignes pourrait se faire par la plateforme<sup>47</sup>, ce qui permettrait de minimiser le dérangement du trafic des trains. La plateforme pourrait aussi étudier et évaluer le réseau de trains internationaux pour couvrir tout le continent, sans négliger les régions peu attirantes pour les sociétés privées.
6. L'harmonisation des différentes législations nationales pour les voyages en train. Et ce, y compris, l'harmonisation du calcul et de la commande des redevances-sillons à travers tous les pays européens. A noter que l'Union Européenne a légiféré sur ce point dans l'art. 37 Coopération en matière de systèmes de tarification sur plusieurs réseaux de la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen<sup>48</sup>. L'art. 40 de

---

<sup>46</sup> Chose qui malheureusement n'est pas encore le cas dans de nombreuses situations

<sup>47</sup> à ce sujet, voir le point 9.2.2 sur le fait que l'Union Européenne légifère sur les délais de communication des travaux sur son réseau

<sup>48</sup> 1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et s'associent pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux

cette même directive prévoit la coordination des sillons pour les trains traversant plusieurs réseaux<sup>49</sup>.

7. Le soutien pour l'achat de matériel roulant adapté pour permettre aux passagers de voyager confortablement et en toute sécurité. Cela est possible via un «pool» de voitures (-lits) que les opérateurs peuvent louer. Par exemple, sous la forme de garanties d'état pour soutenir les investissements ou la création d'une société de leasing (RosCo) pour des trains internationaux de (nuit) au niveau européen. On pourrait également se tourner vers Eurofima, la firme de financement de matériel roulant.
8. Un système de billetterie et un planificateur d'itinéraires clairs. Il est maintenant beaucoup plus facile de planifier des vols que de planifier le même itinéraire en train. Ce planificateur d'itinéraire pourrait être géré par la plateforme des trains elle-même et y intégrer tous les trains qu'ils soient publics ou privés. Pour cela il faudrait bien sûr que chaque société ferroviaire propose ses billets en open-source. Ceci permettrait donc de pouvoir acheter facilement un billet international et de trouver les informations en temps réel.
9. Une meilleure vue d'ensemble des liaisons ferroviaires, système de remboursement harmonisé et meilleure communication avec les passagers en cas de retard. Elle pourrait aussi imposer aux sociétés d'assurer les correspondances et d'emmener les voyageurs qui ont raté leur correspondance en-dehors de leur volonté.

Enfin, il est important que cette plateforme fasse bien des trains de nuit son core-business. En effet, la raison pour laquelle la ÖBB réussit là où la DB ou d'autres comme la SNCF ont échoué, est qu'ils ont fait de leurs trains de nuit une de leurs produits phares, selon Kurt Bauer à la Commission du Parlement Fédéral.<sup>50</sup> La ÖBB montre qu'en offrant une bonne qualité, on peut atteindre l'équilibre budgétaire ou presque.

En plus de ces mesures, Back On Track Belgium s'intègre totalement dans les propositions d'actions levées dans le "Position Paper" édité par Back On Track Europe<sup>51</sup>, collectif européen militant pour le retour des trains de nuit et dont notre collectif représente l'antenne belge.

## 9.2 Pour le gouvernement belge

Nous avons dressé plusieurs mesures nécessaires que le gouvernement belge pourrait prendre pour voir réapparaître une vraie offre durable de train de nuit à travers la Belgique.

---

ferroviaires. À cette fin, ils mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 32 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 35, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32012L0034> consulté le 6 mars 2020

<sup>49</sup> Plus de détails en annexe 2

<sup>50</sup> <http://www.dekamer.be/kvvcr/media5/index.html?sid=55U0275#video> consulté le 5 mars 2020

<sup>51</sup> <https://back-on-track.eu/back-on-track-position-paper-on-new-green-deal/> consulté le 5 mars 2020

### 9.2.1 Donner priorité aux trains de nuit sur le réseau

La première mesure serait qu'Infrabel accorde aux trains de nuit une priorité sur le réseau par rapport aux autres trains, comme celle dont bénéficient les Thalys et Eurostar. Ceci afin d'éviter l'accumulation de retard sur un long parcours. En effet, si un train a du retard au tout début de son voyage, le retard risque de s'accroître tout au long du trajet et de devenir bien plus important à l'arrivée.

### 9.2.2 Annoncer les travaux sur les lignes bien à l'avance

La deuxième mesure serait d'imposer à Infrabel (et comme nous l'avons vu dans le point précédent, à tous les gestionnaires d'infrastructure européens) un délai pour prévenir des éventuels travaux nocturnes sur les lignes utilisées par les trains de nuit. Nous préconisons un délai de 6 mois. Ceci permettrait à l'exploitant de prévoir les déviations et d'annoncer les retards éventuels, bien à l'avance, si possible à l'achat du billet. A noter que l'Union Européenne a légiféré sur la communication des travaux sur son réseau<sup>52</sup> mais qu'en pratique on se retrouve souvent avec des délais plus courts. Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires peuvent bien entendu prévoir contractuellement des engagements plus contraignants en la matière.

### 9.2.3 Le cas des redevances-sillons

Une troisième mesure que nous préconisons vient finalement d'être prise: baisser le coût des redevances-sillons en Belgique. En effet, l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire vient d'être décidé et conduira d'une part à une diminution significative des redevances pour les trains de voyageurs et d'autre part à l'application de manière plus systématique d'une variation des tarifs en fonction de la période de circulation (pointe, journée, nuit) et des lignes utilisées.<sup>53</sup> Le détail de la nouvelle formule a été publié par Infrabel dans le document de référence du réseau relatif à l'horaire de service entrant en vigueur en décembre 2020<sup>54</sup>.

L'Etat pourrait faire davantage en créant une catégorie spéciale dans les redevances-sillons pour les trains de nuits, avec des redevances inférieures aux autres catégories de trains. Comme ces trains font d'énormes distances et que ces redevances sont calculées au kilomètre parcouru, elles sont particulièrement pénalisantes pour cette catégorie de trains déjà en péril. L'Union Européenne prévoit ce genre de réduction de prix de redevances-

---

<sup>52</sup> L'annexe VII relative au calendrier de confection de l'horaire de service. Ce dernier texte prévoit des délais obligatoires pour la communication par les gestionnaires d'infrastructure des périodes de travaux aux entreprises ferroviaires, délais qui varient en fonction de l'importance des travaux. Le détail de ce texte assez technique et est disponible ici : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017D2075&from=FR> consulté le 6 mars 2020

<sup>53</sup> [http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi\\_loi/change\\_lg.pl?language=fr&la=F&table\\_name=loi&cn=2019071905](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&table_name=loi&cn=2019071905) consulté le 6 mars 2020

<sup>54</sup> p75 du document en ligne

[https://infrabel.be/sites/default/files/generated/files/paragraph/DRR%202021\\_v.1\\_20191213\\_0.pdf](https://infrabel.be/sites/default/files/generated/files/paragraph/DRR%202021_v.1_20191213_0.pdf) consulté le 6 mars 2020

sillons afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées<sup>55</sup>.

#### 9.2.4 Définir des lignes comme service public

La quatrième mesure que nous préconisons, serait d'inscrire dans le contrat de gestion de la SNCB une liste de trajets en train de nuit à considérer comme service public<sup>56</sup>. Ceci permettrait d'éponger un déficit éventuel par l'Etat. L'attribution d'un service public à un opérateur historique est toujours autorisée à condition que ce soit déclaré à l'UE et les gouvernements respectifs des pays concernés.

Pour l'exploitation en elle-même de ces lignes dites de service public, plusieurs possibilités pourraient se dessiner :

- a) L'exploitant achète et s'occupe lui-même de ces lignes (en tout ou en partie)

La SNCB pourrait dès lors acheter du matériel et exploiter elle-même tout le train. Ou exploiter un train international sur son territoire uniquement, le reste du trajet étant exploité par une autre compagnie (comme c'est le cas du Vienne-Bruxelles opéré par l'ÖBB jusqu'à la frontière belge).

- b) Lancement d'un appel d'offre pour l'exploitation

Une autre possibilité serait que l'Etat lance un appel d'offres pour un certain nombre de destinations, comme les 5 liaisons dans notre scénario-exemple du point 10, et qu'on accorde l'exploitation au meilleur offrant, ligne par ligne. Dans ce cas, l'Etat peut inclure dans l'appel d'offres certaines exigences de confort ou de prix. Contrairement aux idées répandues, l'Union Européenne n'interdit pas qu'un état considère un train international comme service publique, tant que l'UE est mise au courant de ceci et que ceci soit fait d'une façon claire et transparente.

Toujours en suivant l'idée d'un tel appel d'offre, l'Etat pourrait investir lui-même dans le matériel roulant et le louer à l'opérateur qui a gagné l'appel d'offre. C'est la solution que la

---

<sup>55</sup> Art 33 de la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32012L0034> consulté le 6 mars 2020

<sup>56</sup> Pour les règles relatives aux contrats de service public : le texte de référence européen est le règlement 1370/2007, disponible ici : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370>

Celui-ci a été récemment amendé par le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire qui prévoit désormais le principe de l'appel d'offre (mise en concurrence des contrats de service public) même si des exceptions restent possibles. Les détails sont ici : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32016R2338>. Les contrats de gestion entre l'Etat et la SNCB constituent la (seule) base légale pour la compensation versée par l'Etat belge à la SNCB pour l'exécution de missions de service public. Les dessertes transfrontalières sont reprises à l'article 24. La base légale est la loi du 21 mars 1991 portant réforme des entreprises publiques : voir la liste des missions de service public énumérées dans cette loi. Tout ce qui n'est pas couvert par une obligation de service public dans un contrat répondant aux règles belges et européennes sur les contrats de service public relève de l'initiative commerciale, que celle-ci vienne de la SNCB ou d'un autre opérateur.

Suède a adopté pour ses trains de nuit domestiques et qu'elle envisage maintenant pour ses trains internationaux: l'Etat a fait rénover des voitures-lits qu'elle loue chaque année à l'opérateur qui a gagné l'appel d'offre. En Suède, il s'est avéré que les investissements liés à l'achat du matériel sont entièrement remboursés et que les trains de nuit tournent à l'équilibre.

Pour aller encore plus loin, l'investissement de base pour l'Etat pourrait être réduit s'il fait une commande de matériel roulant combinée à une autre commande (d'un autre pays ou d'un autre opérateur).

#### 9.2.5 Une collaboration entre pays

Une cinquième mesure pourrait être la collaboration entre pays. Par exemple avec les Pays-Bas qui cherchent aussi à attirer davantage de trains de nuit et qui souffrent des mêmes problèmes que nous: être un petit pays avec un réseau dense, chargé et très spécifique. Ainsi, un train Bruxelles – Milan ou Bruxelles – Nice / Barcelone pourrait être prolongé jusqu'à La Haye et d'éventuels coûts ou subventions pourraient être partagés. Puisque cela dépasse nos frontières, nous pensons au rôle du Parlement Benelux dans ce cas précis. D'autres synergies peuvent être cherchées avec les pays scandinaves et plus largement en combinant plusieurs trajets et destinations. C'est ce que nous verrons dans le point suivant "scénario d'offre possible depuis la Belgique". En effet, nous avons imaginé une situation où presque toute l'Europe serait desservie en train direct depuis Bruxelles avec seulement 5 trains.

#### 9.2.6 Data monitoring par l'Etat

L'Etat pourrait monitorer les données relatives aux déplacements en autocars, avions et trains pour les destinations de moins de 2000 km. Ensuite les subsides pourraient être comparés entre ces trois modes de transport et imaginer une répartition plus juste compte tenu de leur impact sur le climat (cfr proposition au niveau européen).

## 10 Scénario d'offre possible depuis la Belgique

Quels trains pourraient attirer le plus de personnes pour couvrir les coûts ? Pour ceci il est nécessaire que la destination soit intéressante et atteignable en une nuit, c'est-à-dire moins de quatorze heures de train.

Pour avoir une idée vers où partent le plus de personnes depuis notre pays, nous avons réalisé une liste des destinations les plus populaires à partir des deux plus grands aéroports de Belgique: Zaventem et Charleroi dans une semaine moyenne en hiver. Nous avons pris la semaine du 17 au 23 février 2020 et dont les chiffres sont repris dans le tableau ci-dessous :

Destination	Nombre de vols par semaine (total)
Milan	71
Rome	57
Barcelone	45
Berlin	45
Prague	45
Varsovie	44
Vienne	42
Copenhague	41
Munich	40
Budapest	33
Stockholm	28
Hambourg	26
Bucarest	26
Cracovie	18
Stuttgart	17
Sofia	14
Bilbao	12

Tableau 1- Destinations populaires au départ de Bruxelles Zaventem et Charleroi Airport (Source : propre compte sure les sites web des aéroports)

À part Stockholm, Bucarest et Sofia, toutes ces destinations sont à moins de 15 heures de train de Bruxelles et la majorité de ces destinations ont déjà eu un train direct pour Bruxelles avant 2003, parfois même plusieurs par jour. Tenant compte de la distance et de la direction et en faisant des combinaisons sur des parties des trajets pour minimiser les coûts, nous avons élaboré l'horaire de cinq trains "exemples" avec lesquels nous avons pu atteindre pratiquement l'ensemble de ces destinations.

1. Paris - Bruxelles - Hamm - Hambourg / Berlin
2. Bruxelles - Hanovre - Malmö / Varsovie / Prague
3. Amsterdam / Bruxelles - Köln - Nuremberg - Vienne / Munich
4. La Haye - Bruxelles - Luxembourg - Bâle - Milan - Venise
5. La Haye - Bruxelles - Mons - Avignon - Nice / Barcelone

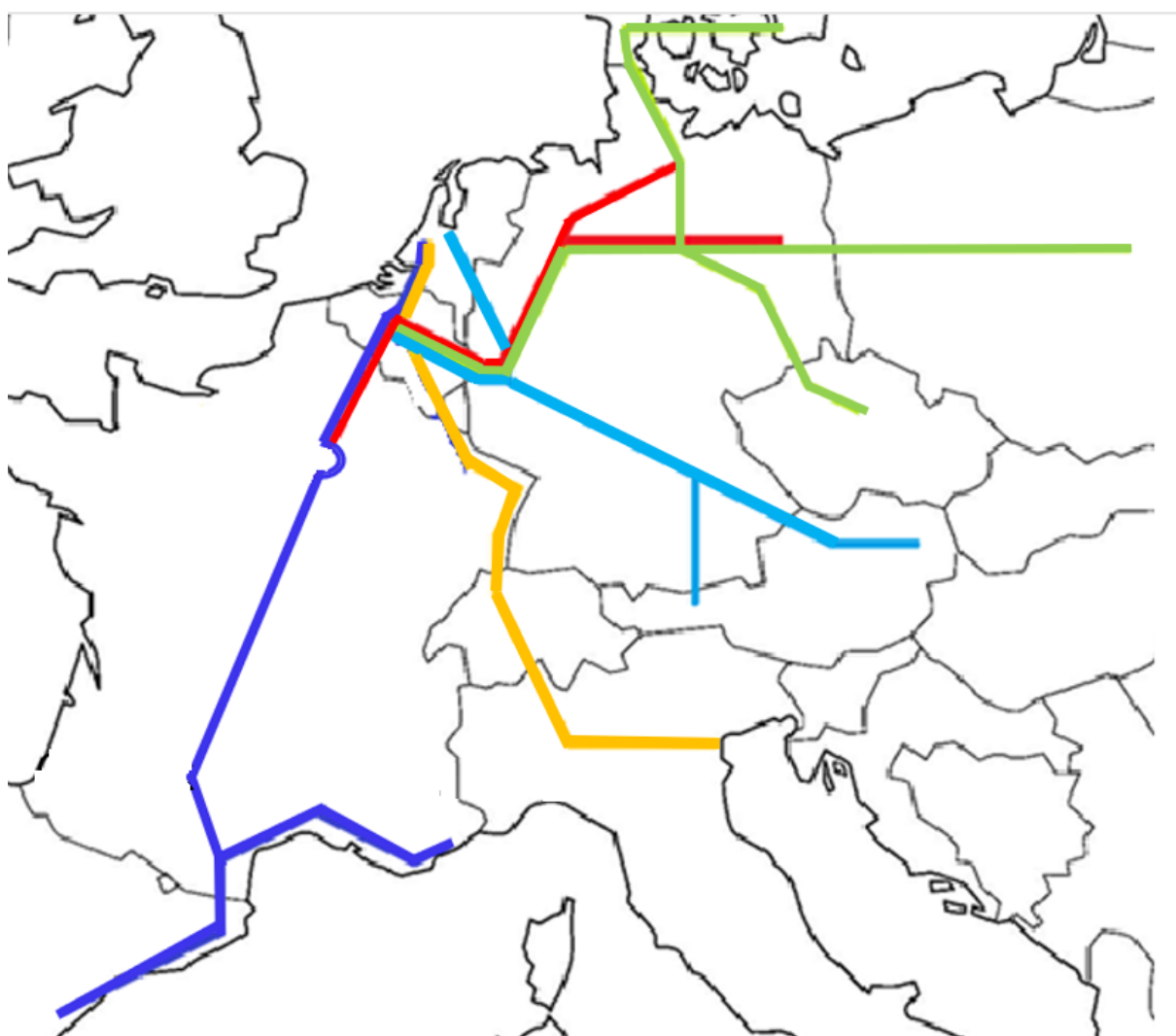


Figure 9 Schéma du réseau de base (réalisé par © Back on Track Belgium)



## 10.1 Paris - Berlin / Hambourg

Ce train relie les capitales économiques et politiques d'Europe et double l'itinéraire et l'horaire du dernier train de nuit en Belgique supprimé en 2009. Il part de Paris Nord, traverse notre pays en fin de soirée, est scindé à Hamm à l'Est de la Ruhr d'où continue une partie pour Hambourg via Brême et une autre partie pour Berlin. L'horaire de 2008 était le suivant :

20u46	Paris Nord	09u14
2341	Brussel Zuid	0609
0052	Liège G	0454
	Hamm / Wf	
0439	Bielefeld	0038
0557	Hannover Hbf	2339
0646	Wolfsburg	2252
0752	Berlin Spandau	2145
0803	Berlin Zoo	
0811	Berlin Lehrter	2127
0821	Berlin Ost	2118
	0458 Osnabrück Hbf	0047
	0551 Bremen Hbf	2349
	0652 Hamburg Hbf	2247
	° Hamburg Alt	°

Figure 10 - Ancien horaire de 2008 du Paris – Hambourg (gauche) et notre horaire hypothétique (droite)

## 10.2 Bruxelles - Malmö / Varsovie / Prague

Le deuxième train est un « triple » train, qui va dans la même direction mais pour des destinations plus lointaines, c'est la raison pour laquelle il part plus tôt de Bruxelles.

Un train de trois "tranches" part de Bruxelles en début de soirée pour Hanovre d'où chaque tranche prend son propre chemin: chacune de ces tranches couvre entre 1000 et 1300 kilomètres, au Nord vers Copenhague et Malmö, vers l'Est à Varsovie et vers le sud-est pour Prague. Depuis Malmö se passe la même chose: un triple train qui est scindé à Hanovre, avec des tranches Bruxelles, Varsovie et Prague. Ces deux villes auraient donc trois destinations dans le même train. Depuis Varsovie et Prague il y aurait seulement deux tranches: une pour Bruxelles, une autre pour Malmö.

Depuis Malmö, des connexions de trains à grande vitesse existent pour Oslo et Stockholm, d'où partent des bateaux pour Riga, Tallinn et Helsinki. Depuis Poznan ou Varsovie, environ deux heures sont nécessaires seulement pour atteindre Cracovie, une autre destination populaire dans notre liste.

Les chemins de fer tchèques et polonais pourraient être intéressés par cette ligne. De plus, ces derniers possèdent du matériel assez récent (cfr point 6.5). En outre, une nouvelle pétition qui réclame la remise en service du train pour Bruxelles réclame le retour de l'ancien « Jan Kiepura », montrant l'intérêt du grand public pour cette ligne.<sup>57</sup>

<sup>57</sup> <https://naszademokracja.pl/petitions/kolej-na-zmiany-przywrocmy-pociag-do-brukseli?share=e54b58a3-4443-4e3f-9705-127e2d8ab7ae>

19u44	Bruxelles M	08u16		18u00	Malmö	09u00				
1954	Bruxelles N	0806		1845	Kobenhavn	0815				
2037	Liège	0723		2000	Odense	0700				
2105	Aachen	0655		2039	Kolding	0621				
2140	Köln	0620		2050	Lunderskov	0610				
2211	Wuppertal	0549		2105	Vojens	0555				
2254	Dortmund	0506		2140	Padborg	0520				
2315	Hamm	0445		2153	Flensburg	0500				
0045	Hannover	0315		2350	Hamburg	0310				
0200	0102	0150	0105	0040	0120	0105	Hannover	0150		
		0310	Hamburg	2350		0200	0102	0315	0045	0040
		0500	Flensburg	2153				0445	Hamm	2315
		0520	Padborg	2140				0506	Dortmund	2254
		0555	Vojens	2105				0549	Wuppertal	2211
		0610	Lunderskov	2050				0620	Köln	2140
		0621	Kolding	2039				0655	Aachen	2105
		0700	Odense	2000				0723	Liège	2037
		0815	Kobenhavn	1845				0806	Bruxelles N	1954
		0900	Malmö	1800				0816	Bruxelles M	1944
			Berlin						Berlin	
		0320	Gesundbrunnen	2242			0320	Gesundbrunnen	2242	
		0410	Frankfurt/O	2125			0410	Frankfurt/O	2125	
		0430	Rzepin	2059			0430	Rzepin	2059	
		0545	Poznan	2020			0545	Poznan	2020	
		0626	Konin	1927			0626	Konin	1927	
		0717	Kutno	1841			0717	Kutno	1841	
		0835	Warszawa Z	1724			0835	Warszawa Z	1724	
		0841	Warszawa C	1718			0841	Warszawa C	1718	
		0854	Warszawa W	1704			0854	Warszawa W	1704	
0317			Magdeburg		0001	0317			Magdeburg	
0435			Leipzig M		2301	0435			Leipzig M	
0544			Dresden		2146	0544			Dresden	
0612			Bad Schandau		2118	0612			Bad Schandau	
0629			Decin		2102	0629			Decin	
0650			Usti nad Labém		2043	0650			Usti nad Labém	
0752			Praha Holes		1942	0752			Praha Holes	
0803			Praha Hlavni		1932	0803			Praha Hlavni	
Kobenhavn – Odense via HGS					Kobenhavn – Odense via HGS					
Direction Hannover via Lehrte					Direction Hannover via Lehrte					
Direction Malmö via Langenhagen					Direction Malmö via Langenhagen					

Figure 11 Horaire de l'ancien train international "Jan Kiepura"

### 10.3 Amsterdam / Bruxelles - Vienne / Innsbruck

Ce train existe déjà en partie, c'est le principe de l'ancien train de nuit Donauwalzer supprimé en 2003 et partiellement remis en service par l'ÖBB deux fois par semaine à partir de janvier 2020.

Depuis Amsterdam et Bruxelles partent chaque soir un train pour Cologne où ces deux trains sont accouplés en un seul train très long qui continue jusqu'à Nuremberg. De là, on enlève les parties Bruxelles - Innsbruck et Amsterdam - Innsbruck qui continuent leur chemin vers le sud tandis que les deux parties pour Vienne continuent plus à l'est.

20u44		Innsbruck		09u14
2106		Jenbach		0853
2135		Kufstein		0837
2200		Rosenheim		0826
2252		München		0803
2330		Augsburg		0708
	2041	Wien	0827	
	2049	Wien Meidling	0820	
	2120	St Pölten	0746	
	2216	Linz	0643	
	2233	Wels	0616	
	2322	Passau	0518	
	0027	Regensburg	0410	
0127		Nürnberg	0237	
0415		Frankfurt/M/F	0023	
0434		Mainz	2343	
0544		Koblenz	2247	
0631		Bonn	2213	
0730	0700	Köln	2151	
0810		Aachen		2100
0840		Liège		2030
0930		Brussel N		1940
0938		Brussel Zuid		1922
	0725	Düsseldorf	2135	
	0730	Oberhausen	2130	
	0825	Arnhem	2035	
	925	Utrecht	1935	
	1000	Amsterdam	1900	

Figure 12 Horaire de la liaison Bruxelles-Vienne-Innsbruck

Depuis Vienne il y a des correspondances pour les autres capitales danubiennes, Bratislava et Budapest, elles aussi très bien placées dans notre liste, à une heure et deux heures respectivement de Vienne Hauptbahnhof. Plus en aval du Danube on retrouve Belgrade, métropole des Balkans également accessible en train direct depuis Vienne tout comme Bucarest par où chaque soir démarre un train de nuit pour Vienne.

#### 10.4 La Haye - Bruxelles - Milan - Venise

Le quatrième train ne se scinderait pas. Il nous semble que les 128 vols par semaine (Rome et Milan mis ensemble) à partir de Bruxelles soient une indication suffisante prouvant qu'il existe une clientèle suffisamment grande pour un train complet chaque nuit, surtout si celui-ci prenait aussi une partie du public hollandais. Ce train pourrait donc partir de La Haye et passerait par Anvers, Bruxelles, Namur et Luxembourg pour ensuite traverser l'Alsace et les Alpes la nuit. L'opérateur privé Thello pourrait être intéressé vu qu'il a le matériel et que son seul train de nuit Venise - Paris n'a jamais réalisé de bénéfice (cfr point 5 « Situation actuelle en Europe »). Thello pourrait donc voir des synergies en mettant un deuxième train en

route. De Milan il y a des TGV pour Bologne, Florence, Rome, sans parler des autres destinations que compte ce pays très touristique.

18u20	Den Haag HS	11u00
1850	Rotterdam	1030
1920	Roosendaal	1000
1950	Antwerpen	0930
2029	Brussel Schuman	0850
2034	Brussel Luxembourg	0845
2119	Namur	0800
2254	Arlon	0635
2330	Luxembourg	0600
0019	Metz	0510
0150	Strasbourg	0340
0330	Basel SBB	0200
0600	Brig	2307
0632	Domodossola	2235
0658	Stresa	2208
0800	Milano	2110
0900	Brescia	1934
0936	Verona PN	1850
1026	Vicenza	1808
1047	Padova	1748
1107	Mestre	1732
1120	Venezia SL	1720

Figure 13 - Horaire hypothétique de la ligne Den Haag - Venise

## 10.5 La Haye - Bruxelles - Barcelone / Nice

Le cinquième train partirait également depuis les Pays-Bas et continuerait droit vers le sud jusqu'à Avignon, où il serait scindé et où chaque tranche continuerait son chemin longeant la méditerranée d'Est en Ouest.

17u20		Den Haag	10u40	
1740		Rotterdam	1020	
1840		Antwerpen	0920	
1920		Brussel Zuid	0840	
1955		Mons	0805	
2320		Orléans	0440	
0520		Toulouse	2240	
0630		Narbonne	2130	
0650	0650	Narbonne	2110	2110
	0755	Figueras	2005	
	0810	Girona	1950	
	0900	Barcelona	1900	
0705		Béziers		2050
0743		Montpellier		2017
0808		Nîmes		1952
0836		Arles		1924
0910		Marseille Blancarde		1850
0952		Toulon		1808
1040		Fréjus St-Raphaël		1720
1105		Cannes		1655
1118		Antibes		1642
1135		Nice		1625

Figure 14 : - Horaire hypothétique de la ligne Den Haag – Barcelone/Nice

## 11 Conclusion

La disparition massive des trains de nuit depuis le début des années 2000 semble avoir été le résultat de plusieurs facteurs décisionnels, qu'il soit au niveau gouvernemental aussi bien qu'au niveau des entreprises ferroviaires. Il est difficile d'exclure l'impact de la libéralisation des différents marchés de transports, qui aura conduit à une concurrence inéquitable en faveur de l'autocar, de l'automobile et de l'avion.

La situation telle qu'elle se présente actuellement, un marché entièrement libéralisé depuis onze ans, laisse peu d'illusions quant aux chances de survie de ce moyen de transport si aucune mesure n'est prise. Pourtant ses avantages écologiques et autres sont nombreux et indéniables: propre en termes d'émissions, économique en termes d'infrastructures et une véritable partie de l'histoire européen commune. L'Europe est le berceau du train et la Belgique est le lieu de naissance des voitures-lits, l'invention qui a ouvert au grand public la possibilité de voyager pour découvrir d'autres pays, d'autres cultures, d'autres paysages. C'est le seul moyen de transport qui permet à tous les segments de la population, de l'étudiant avec des ressources limitées à la femme ou homme d'affaires aisés de franchir de grandes distances confortablement et écologiquement.

Sauver le train de nuit est donc souhaitable et possible mais pour y parvenir il est indispensable que les divers niveaux politiques agissent. Ni le tout-marché, ni l'ancien système où le train international était considéré comme une simple annexe des trains nationaux n'est souhaitable. Le train est un moyen de transport de masse unique en son genre, plus complexe mais avec un énorme potentiel et doit être organisé de façon professionnelle.

L'UE est certainement l'acteur le mieux placé pour agir grâce à sa position supranationale. Il faut une coordination et une vision européenne pour le train de nuit et chacun de ses aspects: billettique, le matériel roulant, les correspondances, le service à bord, le service après-vente. Sans cette coordination et cette vision globale, les sociétés privées risquent de prendre uniquement les segments les intéressants, car pour faire des bénéfices, d'autres façons plus simples existent que les trains qui sont par nature compliqués, et cette complexité s'accroît encore selon le nombre de pays traversés. De l'autre côté, les anciennes compagnies d'états se sont repliées sur leur tâche de service public au niveau national, sans se soucier trop du voyageur international ou des liaisons avec les pays voisins.

En attendant l'UE, les pays aussi peuvent agir à leur niveau, en faisant des appels d'offres pour certains axes considérés comme service public, avec ou sans la construction de matériel roulant et en créant une catégorie spéciale de redevances-sillons, proche du coût marginal. La redevance-sillon est un coût nouveau et particulièrement pénalisant pour les trains de nuit et autres trains à grandes distances.

La compagnie ÖBB est le seul opérateur de train qui a réussi la transformation d'une époque à l'autre, en offrant un produit de qualité pour chaque catégorie de voyageurs. Elle montre que cela est tout à fait possible, à condition d'avoir beaucoup de bonne volonté et des investissements importants et bien planifiés. Grâce aux trains de nuit ÖBB, Vienne est reliée avec la moitié de notre continent. À partir de Bruxelles, c'est aussi possible, mais il faut une vision à long terme et un grand investissement. Avec un bon management, l'investissement se remboursera lui-même.

## 12 Annexes

### 12.1 Vols au départ de Bruxelles Zaventem et Charleroi Airport

Nous avons réalisé, via le site « cheapticket.com » un comptage des vols directs vers des villes européennes par différentes compagnies dans une semaine au hasard du 17 au 22

février 2020, choix aléatoire au départ de l'aéroport de Bruxelles Zaventem et de Charleroi Airport.

Destination	Ryanair	Brussels Airlines	All airlines
Barcelona	22	15	49
Berlin	10	31	49
Bilbao	0	12	12
Bratislava	3	0	3
Budapest	9	17	33
Bukarest	9	0	26
Copenhague	5	23	41
Hamburg	0	18	26
Krakow	9	4	18
Munich	0	0	40
Milano	26	36	71
Moscow	0	1	8
Napoli	4	3	10
Podgorica	2	0	2
Prague	10	18	45
Riga	3	0	10
Rome	25	24	57
Sofia	4	0	14
Stockholm	3	17	28
Stuttgart	0	0	17
Tallinn	0	0	10
Vienna	0	18	42
Warsaw	9	13	44
Zagreb	0	0	12
Zaragoza	2	0	2

Tableau 2 - Tableau de l'ensemble des vols sur une semaine d'hiver au départ des 2 aéroports principaux de Belgique (propre compte)

## 12.2 Texte législative concernant les sillons

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union, y compris en ce qui concerne les accords-cadres visés à l'article 42. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive, et organisent en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau.



Les États membres veillent à ce que les représentants des gestionnaires de l'infrastructure dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure s'associent afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international, sans préjudice des règles spécifiques contenues dans le droit de l'Union sur les réseaux de fret ferroviaire. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par les gestionnaires de l'infrastructure dans leur document de référence du réseau, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3. Des représentants appropriés de gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers peuvent y être associés.

2. La Commission est informée et est invitée à participer en qualité d'observateur aux principales réunions où sont élaborés des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure. Les organismes de contrôle obtiennent suffisamment d'informations sur l'élaboration des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure et suffisamment d'informations des systèmes de répartition informatiques pour pouvoir effectuer leur surveillance réglementaire conformément à l'article 56.

3. Lors des réunions ou des autres activités entreprises dans le cadre de la répartition des capacités de l'infrastructure pour les services ferroviaires empruntant plusieurs réseaux, les décisions sont prises par les seuls représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

4. Les représentants qui coopèrent en vertu du paragraphe 1 veillent à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics.

5. Dans le cadre de la coopération visée au paragraphe 1, les gestionnaires de l'infrastructure évaluent les besoins et, le cas échéant, proposent et organisent les sillons internationaux afin de faciliter l'exploitation des trains de marchandises qui font l'objet d'une demande ad hoc visée à l'article 48.

Ces sillons internationaux préétablis sont mis à la disposition des candidats par l'entremise de l'un des gestionnaires de l'infrastructure participants

Source : . <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32012L0034> consulté le 6 mars 2020