

# En pyjama pour «sauver les trains de nuit»

**TRANSPORTS** • *Actif-traffic dénonce la diminution d'une offre bien plus écologique que l'avion. Le mouvement est européen.*

**Des actions similaires** sont prévues durant tout le week-end, notamment à Madrid, Berlin, Paris ou Copenhague. Hier matin, à la gare Cornavin, des membres de l'association Actif-traffic se sont mobilisés, en pyjama, pour dénoncer la suppression de nombreuses lignes de train de nuit, partout en Europe. Ces cinq dernières années, une dizaine de lignes reliant la Suisse ont été supprimées (Genève-Rome, Genève-Bruxelles, Bâle-Copenhague, etc.). Elles représentaient pourtant une alternative écologique à l'avion ou la voiture.

«Les gouvernements et les grandes entreprises ferroviaires considèrent uniquement ces lignes sous l'angle de la rentabilité, et non comme un service public écologique», déplore Thibault Schneeberger, cosecrétaire d'Actif-traffic. Il rappelle

par ailleurs que le transport aérien, qui émet dix à cinquante fois plus de CO<sup>2</sup>, est concurrentiel uniquement grâce à une exonération des taxes sur le kérosène. Or, les avantages non économiques pour les trains de nuit sont nombreux. «Sans attente, on s'endort au départ, pour se réveiller à destination, directement au centre-ville.»

Au niveau national, une pétition munie de neuf mille signatures demande au Conseil fédéral et aux CFF de maintenir l'offre et de remettre certaines lignes supprimées en service. Le parlement fédéral a récemment coupé 40 millions de francs destinés au rail dans le cadre des mesures d'austérité, souligne Actif-traffic.

Si le mouvement est européen, c'est surtout parce que ce sont les grandes compagnies, à l'instar de la Deutsche Bahn, qui gèrent ces lignes nocturnes.

Les CFF expliquent qu'ils ne disposent d'aucun train de nuit depuis 2009, date où la dernière ligne vers l'Italie a été supprimée, «faute de demandes». Thibault Schneeberger rétorque en citant les propos d'un responsable de l'entreprise allemande qualifiant en 2015 la demande de «stable et bonne». «Les grandes compagnies privilégient simplement les lignes à très grande vitesse qui sont plus rentables», poursuit-il.

**La coalition** des associations de huit pays favorables aux trains de nuit s'appelle Back on track. Elle tentera ces prochains mois de faire pression auprès des parlementaires nationaux et européens. Le contexte pourrait leur être favorable, puisque en décembre aura lieu la Conférence de Paris sur le changement climatique.

ERIC LECOULTRE