

Ébauche d'une initiative
« Sauvez les trains-autos et les trains de nuit »
Pour le développement des liaisons ferroviaires transeuropéennes

Nous présentons ci-après *16 éléments* d'une campagne visant à sauver les trains de nuit, les trains-autos et à développer des liaisons ferroviaires optimales à travers l'Europe. Ils résultent de discussions menées lors de la réunion du groupe d'experts du secteur ferroviaire « Bürgerbahn statt Börsenbahn » (BsB), le 5 juillet 2014 à Fulda, de plusieurs discussions avec des délégués du personnel de DB ERS (DB European Railservice), notamment à Hambourg et Dortmund, et dans le cadre de l'association « Bahn für Alle », fin juillet et début août 2014.

1

À l'origine de ce projet, il y a la suppression rampante, depuis longtemps, des transports de nuit sur le réseau ferroviaire allemand et européen et les décisions récentes – rendues publiques ou internes à la Deutsche Bahn et dont nous avons eu connaissance – qui aboutiront à la disparition presque complète des trains de nuit en Allemagne, et pour une large partie en Europe, puisqu'il s'agit de trains de nuit internationaux. Les coupes sombres déjà opérées par la Deutsche Bahn dans le domaine des trains-autos constituent un aspect particulier de cette question, qui s'accompagne aussi du démantèlement continu des liaisons ferroviaires européennes classiques.

2

Cette évolution est contre-productive à *trois points de vue*.

Premièrement, elle est contraire aux objectifs de la *protection du climat* et d'une *politique durable des transports*. La politique des transports officielle menée au niveau fédéral (allemand) et au niveau de l'UE reconnaît au rail son statut de mode de transport le plus durable parmi tous les modes de transport motorisé. Partout, on affirme que le transport ferroviaire doit être renforcé. Mais c'est le contraire qui se passe, et de manière particulièrement flagrante dans le domaine des trains de nuit et des liaisons ferroviaires intraeuropéennes.

Deuxièmement, ce démantèlement est en contradiction évidente avec l'objectif officiellement déclaré de l'UE et de ses États membres de contribuer à « l'intégration de l'Europe » au moyen d'un réseau dense de liaisons et de flux de transports. En réalité, on assiste de plus en plus, dans le secteur du rail, à un *fractionnement de l'Europe*.

Troisièmement, cette politique de coupes sombres s'oppose à l'objectif de contribuer à un assainissement des sociétés de chemin de fer à l'échelon européen. Elle menace d'éliminer

une composante essentielle du transport ferroviaire : depuis pas moins de 150 ans, les trains de nuit caractérisent en effet le transport ferroviaire et en sont même devenus un trait distinctif, qui en a forgé l'identité. Il suffit de rappeler les légendes qui ont pris naissance autour des grands trains transeuropéens en général, et des trains de nuit en particulier (« Orient-Express », « Flèche d'Or »), et que l'on retrouve dans la littérature (« Train de nuit pour Lisbonne »). Les coupes opérées dans ce secteur sont **hostiles aux voyageurs** et **néfastes sur le plan commercial**. Des **sondages** ont été menés auprès des utilisateurs des trains de nuit et des trains-autos et leurs résultats sont connus : si la Deutsche Bahn procède comme annoncé, elle perdra définitivement une grande partie de sa clientèle actuelle dans ce secteur, soit 100 % pour les trains-autos, et 75 % pour les trains de nuit. Les conséquences négatives, y compris pour le résultat d'exploitation de la Deutsche Bahn, qu'entraînera un abandon de secteurs entiers comme les trains-autos et les trains de nuit, seront en définitive bien plus élevées que les actuels résultats négatifs – soi-disant ! – enregistrés par ces deux secteurs.

3

Les nouvelles suppressions annoncées dans les liaisons transeuropéennes, les trains-autos et les trains de nuit s'inscrivent dans *la politique générale de coupes sombres dans les chemins de fer en Europe*.

Ces dernières décennies, des segments ont été démantelés en quelque sorte « train par train », alors qu'ils avaient figure depuis plus de 100 ans de composants essentiels d'un service de chemins de fer complet.

À l'exemple des chemins de fer en Allemagne (Bundesbahn/Reichsbahn, puis Deutsche Bahn AG), les étapes de ce démantèlement ont été : l'abandon des trains postaux (1994/95) ; l'abandon du transport de colis (2^e moitié des années 1990) ; l'arrêt des trains Interregio (2001/2002) ; le transfert vers la route des services de transport de bagages (fin des années 1990) ; l'abandon de la présence de personnel et de guichets dans des milliers de gares (un processus continu depuis le milieu des années 1980, accéléré par la réforme des chemins de fer de 1994) ; l'abandon des modes de transport associés comme la navigation sur le lac de Constance et la vente des participations dans les lignes de navigation vers la Scandinavie (Scandlines, 2005) ; l'externalisation, entre autres, du transport de marchandises (depuis la fin des années 1990) ; le démantèlement du réseau, surtout au niveau des ramifications régionales (« lignes secondaires » : de 1994 à 2013, la longueur totale du réseau exploité a été raccourcie de 7 000 km).

Si les trains de nuit disparaissent totalement, ou largement, le chemin de fer en tant que système subira une nouvelle fois un préjudice qualitatif et se trouvera affaibli dans son existence de niche déjà affectée.

4

Il y a un contraste remarquable entre la suppression des transports ferroviaires citée et le **développement** systématique **du transport aérien intraeuropéen**, mais aussi l'augmentation des vols intérieurs dans la plupart des grands pays membres de l'UE. En Allemagne, le transport aérien intérieur s'est accru de quelque 70 pour cent entre 1994 et 2013, tandis que le trafic voyageurs sur les grandes lignes du réseau ferroviaire a stagné durant la même période. L'essor du transport aérien est encouragé et subventionné dans des proportions considérables par une politique des transports spécifique (le kérosène n'est pas imposé ; les vols internationaux ne sont pas soumis à la TVA ; la grande majorité des aéroports sont subventionnés par les pouvoirs publics).

Par ailleurs, le trafic aérien est, avec le trafic automobile et celui des camions, le mode de transport qui contribue le plus à la production de gaz à effet de serre.

5

Si les trains de nuit sont envoyés sur la voie de garage, ce n'est pas dû en premier lieu au « marché » (demande insuffisante, etc.). **C'est aussi la politique de la direction de la Deutsche Bahn qui, dans une large mesure, contribue aux coupes sombres opérées dans ce segment.** Ces derniers temps, elle a en effet réduit systématiquement les capacités du transport par trains de nuit. Le matériel roulant est vieillissant et mal entretenu ; ce dernier point entraîne une usure prématurée (comme dans le cas des voitures à deux niveaux). **Récemment, il y a eu également bon nombre de décisions isolées et « situations curieuses » qui ont eu pour effet que des centaines de milliers de personnes ont renoncé à utiliser les trains de nuit ou les trains-autos.**

On pourrait à cet égard dresser une liste de questions parfois très gênantes, comme celles-ci : « Pourquoi, lors du passage de Mitropa à DB ERS, les voitures-restaurants ont-elles été systématiquement et rapidement retirées des trains de nuit, ce qui a représenté une baisse de qualité¹ ? – Quelles conséquences visibles cela a-t-il eu sur la demande ? » – « Pourquoi a-t-il été récemment impossible, durant une longue période, d'effectuer des réservations sur les trains-autos de la Deutsche Bahn depuis les pays scandinaves ? »

6

L'objectif est de **lancer une campagne de grande envergure contre la politique de coupes sombres décrite** durant la deuxième moitié de 2014 et de développer une politique ferroviaire alternative et offensive dans les secteurs concernés.

¹ On avait annoncé de manière tonitruante que les voitures-restaurants seraient remplacées par des « Paninoteca » (1/3 d'une voiture-couchettes transformée en bistro). Mais au lieu de construire les 30 « Paninoteca » annoncées, seules deux se trouvent à demeure en atelier de réparation.

Les **promoteurs de cette campagne** sont, actuellement : les délégués du personnel et d'autres employés de DB European Railservice (DB ERS), filiale de Deutsche Bahn AG, les associations « Bürgerbahn statt Börsenbahn » (BsB) et « Bahn für Alle ».

Ils pourraient être rejoints par : le syndicat NGG; des membres du syndicat EVG / de l'initiative « Bahn von unten », chapeauté par EVG ; certains partenaires (autres que BsB) de « Bahn für Alle », par exemple le comité sectoriel Technologie ferroviaire du syndicat IG Metall.

Il est souhaitable que des initiatives et personnes d'autres pays européens soient intégrées dès le départ dans cette campagne. Il y a eu de premiers contacts informels avec l'Italie, l'Autriche et le Danemark. Il serait utile de proposer une rencontre dès l'automne 2014 afin de mettre sur pied une telle coordination.

7

Le 24 septembre 2014, **une manifestation contre l'arrêt des trains-autos et des trains de nuit aura lieu devant la tour DB**, à Berlin. Elle est organisée par les délégués du personnel et d'autres employés de DB ERS, avec le soutien le plus large possible des organisations citées au point 6. Cette action constituera un lancement visible auprès de l'opinion publique de la campagne envisagée.

8

Au **niveau parlementaire (Bundestag)**, il est déjà prévu que ait lieu à la commission des transports une audition publique sur le thème des trains-autos/trains de nuit. La Gauche préparera pour la fin août une motion du Bundestag sur le même sujet, la présentera au Bundestag en septembre et la mettra à l'ordre du jour d'une séance plénière, toujours en septembre. Cela devrait contribuer à ce que d'autres partis – Alliance 90/Les Verts et si possible le SPD également – mettent aussi sur pied des initiatives parlementaires. Il conviendra d'examiner la possibilité d'adopter des initiatives supplémentaires.

9

Il y a lieu d'examiner en outre dans quelle mesure des motions similaires peuvent être présentées au **Parlement européen**. À cet égard, le président de la commission des transports du Parlement européen, M. Michael Cramer, devrait être sollicité et il conviendrait de demander son soutien dans l'engagement pour le maintien des trains de nuit et le développement de liaisons ferroviaires transeuropéennes.

10

Nous examinons dans quelle mesure des **célébrités peuvent être sensibilisées à la cause**, s'exprimer sur le sujet et s'engager en faveur de l'initiative : des personnalités du monde des

arts et du théâtre, des acteurs, des politiciens, etc. De premiers noms ont déjà été cités en Allemagne. Pascal Mercier (auteur de « Train de nuit pour Lisbonne ») est l'une des personnalités internationales citées².

11

Il convient de déployer des efforts particuliers afin de nouer des **bons contacts dans les médias** et de faire apparaître dans les médias – y compris dans les rubriques culturelles – des contributions qui apportent un soutien à notre initiative ou à des préoccupations similaires. Des premiers articles sont déjà parus sur le sujet, mais parfois sur un ton plutôt assassin, comme dans la « Süddeutsche Zeitung » au début juillet.

Rappelons ici que le projet annoncé par Hartmut Mehdorn il y a une douzaine d'années de supprimer les voitures-restaurants des ICE avait dû finalement être suspendu. L'une des causes avait été le tollé que l'annonce avait suscité dans de nombreux médias, ainsi que dans les rubriques culturelles des grands journaux. À l'époque aussi, la direction de la Deutsche Bahn invoquait des « études » censées attester que les voitures-restaurants étaient fondamentalement non rentables.

12

Nos collègues de DB ERS ont déjà commencé à élaborer du matériel de campagne. Il conviendrait de réfléchir à **d'autres actions spectaculaires**. Nous pensons ici à des actions durant le dernier voyage d'un train déterminé (cela s'est fait en 2008, avec un succès à la clé). Naturellement, il serait préférable d'intervenir plus tôt. Des « **inspections** » spectaculaires **de trains de nuit** avant leur départ ou à leur arrivée ? Des distributions de tracts aux passagers ?

13

Le **thème de l'emploi** doit occuper une position centrale dans cette campagne. Rien qu'en Allemagne, 1 000 emplois sont concernés (550 chez DB ERS ; les autres gravitant autour de DB ERS – uniquement dans le secteur des services). À cela s'ajoutent des emplois dans le secteur de l'entretien et de la construction ferroviaire. Dans le cadre de la campagne, il convient de tout faire pour s'opposer à la tactique de saucissonnage que semble vouloir mettre en place la direction de la Deutsche Bahn et de se montrer chaque fois solidaires avec les collègues de DB ERS concernés. Fin 2014, la succursale de DB ERS à Dortmund

² Le cas de Manolis Glezos est à cet égard significatif. En Grèce, Manolis Glezos est une sorte de héros national puisque, le 30 mai 1941, après l'entrée de l'armée nationale-socialiste dans Athènes, il enleva le drapeau à la croix gammée du sommet de l'Acropole. Âgé de 91 ans, il a été élu en mai 2014 au Parlement européen sur la liste de la Coalition de la Gauche radicale Syriza. Pour des raisons de santé, Glezos ne peut pas prendre l'avion. En raison de la suppression des trains de nuit et de la réduction des liaisons ferroviaires intraeuropéennes, Glezos mettra deux à trois fois plus de temps que dans les années 1950 à 1970 pour ses voyages d'Athènes à Strasbourg, pour les sessions du Parlement européen.

devrait être fermé : nos collègues opposeront une résistance à cette fermeture, et doivent bénéficier du soutien de l'initiative.

Au demeurant, tout cela doit être vu comme faisant partie de la destruction globale massive d'emplois à laquelle on assiste au sein de la Deutsche Bahn depuis 1994, avec une diminution de moitié du nombre d'employés dans le secteur ferroviaire. Il y aurait lieu d'évoquer ici la notion de « bon travail » (*Gute Arbeit*) développée par les syndicats IGM et DGB. En l'occurrence, elle s'applique pleinement à ce secteur.

14

Le futur se trouve parfois dans le passé : ***il y a eu jadis un excellent réseau de trains de nuit*** – c'était encore le cas en 1994, au début de la réforme ferroviaire. Andreas Kleber a rassemblé à ce sujet une somme de documents impressionnante. On y voit que les responsables de la Bundesbahn, puis de la Deutsche Bahn ont exprimé des idées intéressantes sur la politique commerciale relative aux trains de nuit, comprenant des tarifs attractifs. Cette politique donnait visiblement de bons résultats.

Cette documentation devrait être présentée de manière intensive et utilisée dans le cadre de notre campagne. L'argument selon lequel « tout était déjà là, et ça fonctionnait » est souvent plus convaincant que les propositions développées de manière abstraite.

15

Fondamentalement, il convient de ***développer et présenter de manière offensive un concept alternatif, de dimension européenne, du transport de voyageurs de nuit*** et des liaisons ferroviaires transeuropéennes correspondant aux conditions actuelles de la technique et de la politique des transports. Il existe un potentiel considérable pour les segments du transport ferroviaire qui sont ici en cause, comme l'illustre également une nouvelle étude de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) concernant le transport ferroviaire de nuit³. À la différence de ce qui était imaginé il y a 20 ans ou plus, les nouvelles lignes à grande vitesse pourraient également être intégrées, en partie, dans le nouveau concept. Celui-ci, tel qu'il est défini notamment dans l'étude citée de l'UIC, devrait toutefois être analysé en profondeur quant à sa faisabilité. Les auteurs de cette étude partent notamment du postulat que les coûts d'infrastructure pour ce type de transports de nuit – comprenant l'utilisation des lignes à grande vitesse – représenteront jusqu'à 70 pour cent de l'ensemble des coûts d'exploitation. Nous devrions nous investir en premier lieu pour que les liaisons par train de nuit traditionnelles soient maintenues et optimisées, voire réactivées. Il faut examiner en outre si les redevances d'utilisation des lignes peuvent être réduites pour les transports de nuit.

³ UIC-Study Night Trains 2.0 – New Opportunities by HSR? Full Report by UIC-International Union of Railways (Printemps 2014). Voir aussi : Heinz Högelsberger, Reisebericht: Nachtzüge in Europa – Status quo. Viel Raum für Verbesserungen, dans : Regionale Schienen 5/2013.

Le Championnat d'Europe de football de 2020, qui se déroulera dans 13 pays, pourrait représenter un objectif intéressant dans le temps afin de montrer la nécessité et de développer un tel système de trains de nuit transeuropéens.

16

La rédaction de Lunapark21 a proposé d'élaborer **un numéro spécial de LP21 relatif au transport ferroviaire de nuit** – son histoire, la politique de coupes sombres de la Deutsche Bahn, les concepts alternatifs⁴. Il conviendrait vérifier si un ou plusieurs partenaires entendent s'associer à la publication d'un tel numéro.

Winfried Wolf

Assistant parlementaire de Sabine Leidig, membre du Bundestag

9 août 2014

⁴ Voir le numéro actuel de Lunapark21 Numéro spécial 08-09 sur les 20 ans de la réforme ferroviaire du et du projet Stuttgart 21 („20 Jahre Bahnreform – 20 Jahre Stuttgart 21“), qui a été réalisé selon un modèle comparable avec les initiatives et organisations qui ont tenu la conférence de fin avril 2014.