



Monsieur Fernand Etgen
Président de la
Chambre des Député-e-s
Luxembourg

Luxembourg, le 27 janvier 2021

REÇU
Par Aiff Christian , 16:44, 27/01/2021

Monsieur le Président,

Par la présente et conformément au Règlement de la Chambre des Député-e-s, nous nous permettons de poser une question parlementaire concernant l'extension de l'offre européenne en liaisons de train de nuit à Monsieur le **Ministre de la Mobilité et des Travaux publics**.

Pour marquer le lancement de l'Année européenne du rail 2021, quatre compagnies ferroviaires européennes - la Deutsche Bahn (D), la SNCF (F), les CFF SBB (CH) et les ÖBB (AT) - se sont engagées en décembre 2020 à créer entre décembre 2021 et décembre 2024 six nouvelles liaisons de trains de nuit (Paris-Munich-Vienne, Paris-Strasbourg-Berlin, Zurich-Cologne-Amsterdam, Zurich-Milan-Rome, Bruxelles-Berlin et Zurich-Barcelone). Ces liaisons seront exploitées sous la marque « Nightjet » de la société de chemin de fer autrichienne ÖBB, qui est actuellement la seule compagnie européenne à proposer une offre variée de liaisons de trains de nuit. Lancé en décembre 2016, son service « Nightjet » offre aujourd'hui trois niveaux de confort/prix (place assise, couchette ou cabine-lit) et une vingtaine de liaisons telles que par exemple Vienne-Rome, Zurich-Berlin, Munich-Salzburg-Venise.

Des liaisons de nuit naissent également ailleurs en Europe, comme par exemple les liaisons entre Berlin, Copenhague et Stockholm dès mars 2021. Il s'agit donc d'une véritable renaissance des trains de nuit qui répond à la fois à la demande croissante de consommateurs souhaitant utiliser des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement que l'avion, jugé trop polluant, et aux ambitions de réductions des gaz à effet de serre en Europe.

Or, malgré son succès, le service « Nightjet » n'est pas encore rentable mais proche de l'équilibre. La promotion voire la pérennité de ce mode de transport dépend donc aussi de l'importance des mesures de soutien de l'UE et de ses États-membres. Ainsi, l'Autriche a par exemple supprimé les péages de ses infrastructures aux services de nuit.

Le Luxembourg et sa capitale, centre financier de premier rang et siège de nombreuses institutions de l'Union européenne, n'est plus desservi par des trains de nuit depuis l'abandon des liaisons de nuit de la SNCF vers Nice et vers Port-Bou en 2016.

Dans ce contexte, nous voudrions avoir les renseignements suivants de la part de Monsieur le Ministre :

- 1) Comment est-ce que le Ministère voit la renaissance des trains de nuit en Europe ?**

- 2) Est-ce que la coopération des quatre grands opérateurs susmentionnés est exclusive ou reste-t-elle ouverte à d'autres opérateurs, tels que par exemple les CFL ?
- 3) L'Union européenne ne devrait-elle pas contribuer au niveau des investissements et de la coordination afin d'assurer la pérennité et la promotion de ce mode de transport ?
- 4) Quelles initiatives l'Union européenne, respectivement la Commission européenne a-t-elle prévu dans le cadre de l'Année européenne du rail 2021 ?
- 5) Est-ce qu'il y aura, dans le cadre de l'Année européenne du rail, des actions spécifiques au Luxembourg ?
- 6) Comment est-ce que le Gouvernement luxembourgeois s'engage au niveau européen pour la promotion du rail et des trains de nuit en particulier ?
- 7) Quelle est la stratégie des CFL par rapport à la renaissance des trains de nuit transfrontaliers ? Est-ce qu'il existe des contacts avec les opérateurs susmentionnés en vue d'une coopération et du raccordement du Luxembourg aux liaisons transfrontalières de nuit ?
- 8) Est-ce que les CFL effectuent des études prospectives pour connaître les besoins et les souhaits des habitants et pour identifier de nouveaux clients potentiels tout comme les obstacles qui freinent ces derniers à choisir le train ?
- 9) Existe-t-il une stratégie commerciale à l'adresse des clients potentiels de la Grande Région ? Dans la négative, est-ce que Monsieur le Ministre est favorable à l'établissement d'une telle stratégie ?

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre très haute considération.



Carlo Back
Député



François BENOY
Député
Député



Luxembourg, le 17 FEV. 2021

REÇU

Par Alff Christian , 11:06, 17/02/2021

**Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement**

**Service Central de Législation
Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°3519 du 27 janvier 2021 des honorables députés Monsieur Carlo Back et Monsieur François Benoy, concernant l'extension de l'offre européenne en liaisons de trains de nuit, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics**

**Réponse de Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,
à la question parlementaire n° 3519 du 27 janvier 2021 des honorables Députés Carlo Back et
François Benoy au sujet de l'extension de l'offre européenne en liaisons de trains de nuit**

Pour être économiques viables, les trains de nuit doivent relier des grandes villes ou régions urbanisées très denses (p.ex. Berlin, Paris, Bruxelles, Vienne, Barcelone, etc.). En même temps, la distance entre ces centres doit être suffisamment longue pour justifier un train de nuit. Finalement, il faut éviter d'être en concurrence avec une liaison de trains à grande vitesse, qui vise en grande partie la même clientèle.

Un train de nuit viable desservant le Luxembourg doit donc être un train, qui relie au moins deux grands centres européens, tout en passant par le Luxembourg.

Une analyse de la situation géographique du Luxembourg relève que :

- En direction de la France, le Luxembourg est bien connecté au réseau TGV, aussi bien avec Paris, qu'avec le Sud de la France (Marseille/Montpellier). A partir de Paris, les autres régions de France à grand potentiel sont aussi facilement et rapidement joignables en TGV. Une offre de trains de nuit en concurrence avec les TGV semble dès lors peu viable.
- En direction de l'Allemagne, la structure du réseau ferré et la topographie font que des trains de nuit, reliant p.ex. Paris à l'Allemagne, ne passeront pas par le Luxembourg, mais plutôt par le Nord (p.ex. Paris – Bruxelles – Cologne – Berlin) ou bien le Sud (p.ex. Paris – Strasbourg – Francfort).
- Le plus grand potentiel semble donc résider dans une liaison Nord-Sud, qui partirait par exemple de Bruxelles, en passant par le Luxembourg, Strasbourg, la Suisse pour rejoindre l'Italie (Milan ou Rome).

Dans le contexte de l'initiative de relancer l'idée des trains de voyageurs européens « Trans-Europ-Express (TEE 2.0) j'ai en novembre 2020 pris l'initiative vis-à-vis de la Commission européenne, la présidence allemande du Conseil de l'Union européenne, la Belgique et la France pour réactiver l'idée de l'Eurocaprail sur ce même axe ferroviaire Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg. Ce projet avait déjà été retenu dans la décision No 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision no 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

Dans ce sens, les CFL sont également en contact étroit avec la SNCB. A ce stage, la SNCB n'a cependant pas d'initiative en vue pour la création d'un train de nuit qui utiliserait ce même parcours. Les travaux sur l'infrastructure belge de la ligne Luxembourg – Bruxelles qui, d'après les dernières informations, dureront jusqu'en 2030, ne favorisent pas non plus une telle initiative.

Afin de pouvoir avancer plus rapidement avec les travaux et pour couvrir les besoins de financement liés à la transition vers une mobilité durable et intelligente, j'ai pris l'initiative ensemble avec Monsieur Georges Gilkinet, Vice-Premier Ministre, Ministre de la Mobilité du Royaume de Belgique vis-à-vis de Monsieur Frans Timmermans, Vice-Président de la Commission européenne, chargé du pacte vert pour l'Europe afin qu'il mobilise des sources de financement pour l'axe Bruxelles – Luxembourg dans le cadre du plan d'investissement pour une Europe durable.

Bien entendu, et à côté de toutes ces initiatives, la clientèle du Luxembourg a toujours la possibilité d'accéder à certains trains de nuit existants ou prévus, en profitant p.ex. des relations à fréquence horaire entre Luxembourg et Coblenze (accès au train de nuit circulant entre Bruxelles et Vienne).

Vu l'absence d'opportunités concrètes pour l'instant, les CFL n'ont pas fait d'études de marché récentes concernant le potentiel pour des trains de nuit.