



ÉCO&TRANSITION

Le pari gagnant du train de nuit Stockholm-Berlin

— Les acteurs du ferroviaire l'affirment volontiers : le train de nuit, qui revient à la mode à la faveur de considérations climatiques, ne peut circuler qu'à coups de subventions.

— En Suède, une filiale du groupe franco-allemand Transdev assure pourtant gagner de l'argent, sans financement public.

Premiers tours de roues, et bientôt les incursions de la mer en pleine ville, les lacs, les maisons de bois, les forêts de pins, de sapins, de bouleaux. Sous un soleil complice, le Snalltaget laisse derrière lui la gare centrale de Stockholm. Snalltaget... Ce nom, décliné en plusieurs couleurs sur les wagons, suggère, dans un jeu de mots à la croisée du suédois et de l'allemand, un train à la fois sympa et rapide. Disons-le d'emblée : la sympathie qu'il inspire l'emporte sur la célérité. Il est 16h30 quand il dit au revoir à la capitale suédoise pour n'entrer dans Berlin, 1500 km plus loin, qu'au lever du jour.

De retour d'une randonnée avec deux amies, Alma et Marlene, Max, 25 ans, manie déjà fil et aiguilles. Une maille après l'autre, l'écharpe qu'il destine à sa grand-mère prend forme. « Cela peut paraître long, reconnaît cet étudiant en microbiologie. Mais le temps du trajet est de qualité. » C'est lui qui a découvert le Snalltaget sur Instagram. Un couple avait filmé l'enchaînement enivrant des paysages. Aujourd'hui, les trois amis partagent un carré au milieu

duquel trône un jeu de société. « C'est convivial d'être installés face à face, et non côte à côte comme en avion, souligne Alma. À l'aller, nous avons fait la connaissance d'une Allemande qui partait étudier en Finlande. »

Ici, le trajet fait partie du voyage, de ses plaisirs, insiste Alma. Cette future enseignante évite « autant que possible » de prendre l'avion pour des considérations climatiques que partagent – nous l'avons constaté – nombre des 270 passagers du train. Pour l'aller-retour Berlin-Stockholm dans un fauteuil non inclinable, Alma a payé 80 €. « L'alternative aurait été le car. Mais c'est agréable de pouvoir se dégourdir les jambes. » Alors oui, Alma recommande le Snalltaget. « A fortiori quand on peut s'offrir une place avec couchette. »

Marie et Hugo, retraités néerlandais, ne s'en sont pas privés. « Il y a un côté XX^e siècle », savoure l'épouse, dans ce compartiment des années 1970 avec le face-à-face des banquettes et les rideaux pour s'abriter des regards. Seules les prises USB, ajoutées lors de la rénovation, trahissent notre époque. En même temps, cette médecin se dit que le train de nuit constitue « une solution d'avenir » pour se déplacer en ménageant le climat. À une condition, toutefois : « pouvoir privatiser le compartiment ».

Bien que voyageant seule, et précisément parce qu'elle voyage seule, Patricia, 41 ans, a fait de même. Cette employée de l'agence suédoise pour la recherche s'en va à Berlin

retrouver des amis, partis par les airs. Elle se félicite de s'être épargnée « le stress du contrôle des bagages et des billets à l'aéroport ». Même si, pour le compartiment entier, elle a payé l'équivalent de 180 €, « contre 60 € pour les billets d'avion les moins chers ». Est-ce parce que Patricia s'est déjà installée avec couette et coussin ? Le crépuscule s'invite, tandis que le Snalltaget met le cap sur Malmö. C'est l'heure où s'emplissent la voiture-restaurant – boulettes suédoises, pommes de terre et confiture d'airelles, servis à table dans de vrais couverts, pour 13 €.

La suite du voyage, il y a encore quelques années, s'effectuait sur un ferry équipé de rails pour traverser la Baltique en direction de l'Allemagne. Cette liaison maritime arrêtée, le Snalltaget bifurque vers le Danemark. Un pont, une île artificielle, un tunnel sous la mer, et le voici qui ressort à Copenhague où l'attendent 40 passagers de plus, pour beaucoup venus d'Oslo (Norvège) avec la même compagnie. « Nous n'avons plus aucun compartiment couchettes de libre », constate le chef de bord, alors que le train repart pour Hambourg, puis Berlin. Le directeur de la ligne Carl Adam Holmberg évoque « un taux d'occupation moyen supérieur à 90 % » sur ce trajet.

Il y a peu encore, sur cet axe, le Snalltaget était en concurrence avec un train de nuit de la ●●●

repères

Transdev, 14 millions



de voyageurs au quotidien

Transdev, qui en 2011 a absorbé Veolia Transport, est aujourd'hui un groupe franco-allemand. L'entreprise est détenue à 34 % par la Caisse des dépôts et consignations, son actionnaire public historique, et à 66 % par le groupe allemand Rethmann,

devenu majoritaire en 2025.

14 millions de passagers sont transportés chaque jour

par Transdev dans le monde.

En Suède, Transdev opère des services incluant le train, le tram, le bus et le ferry. Sa filiale Snalltaget, détenue à 100 %, opère une demi-douzaine de lignes, dont le train de nuit Stockholm-Berlin. En 2025, cette compagnie affichait une marge nette de 3,5 %.

Image non disponible.
 Restriction de l'éditeur

Image non disponible.
 Restriction de l'éditeur

Les trains de nuit Snalltaget sont équipés de compartiments à couchette qui peuvent être privatisés. Anna W. Thorbjörnsson/Snalltaget

●●● compagnie nationale suédoise SJ. Mais quand a pris fin la subvention annuelle de 4 millions d'euros, l'opérateur historique a abandonné ce service qui propo-

sait des cabines individuelles avec douche et W.-C..

Est-ce à dire que les trains de nuit ne peuvent circuler qu'à grand renfort d'argent public, comme on

le pense à la SNCF, qui n'a cessé d'ouvrir et de fermer des lignes ces dernières années? Certainement pas, soutient Snalltaget, nom qui désigne aussi la compagnie. Tout

en refusant de préciser la marge dégagée sur cette ligne, la filiale du groupe franco-allemand Transdev (lire les repères) affirme que son Stockholm-Berlin est « rentable » sans subvention. Sa formule ? Une gestion des coûts très serrée, des locomotives en leasing, des voitures achetées d'occasion, une maintenance externalisée, des effectifs limités à 110 salariés, alors qu'elle a transporté l'an dernier sur ses lignes 800 000 personnes.

« C'est aussi une affaire d'agilité », soutient le directeur général de Transdev Suède Magnus Wikstrom. « Le planning s'ajuste à la demande suivant les saisons, avec l'an dernier 240 jours de circulation. » En hiver, par exemple, le train de nuit prolonge sa route pour emmener une partie de ses passagers faire du ski dans le nord de la Suède et en Autriche. « Nous travaillons également avec des tour-opérateurs pour proposer des séjours tout-en-un, avec des autocars qui attendent

les voyageurs à la sortie du train pour les conduire dans les stations autrichiennes. Au besoin, nous ajoutons une voiture pour transporter valises, poussettes et matériel de ski », précise Magnus Wikstrom. La compagnie va jusqu'à proposer un week-end par an, en novembre, une virée vers l'Arctique – 2100 km, vingt-sept heures de trajet – pour admirer les aurores boréales.

Si Snalltaget gagne de l'argent sur cette ligne, c'est aussi que ce train de nuit fonctionne également en mode jour : cet après-midi d'octobre, la rame qui est partie de Stockholm avait déjà effectué le matin même une liaison entre Malmö et la capitale suédoise. « Un axe sur lequel la demande est très forte, ce qui permet de pratiquer des prix élevés », commente Oskar Froidh, expert du ferroviaire à l'Institut royal de technologie. Le spécialiste suit avec intérêt l'essor de ce train de nuit, qui relève cependant d'« un marché de niche ».

Denis Peiron

Dans ce compartiment des années 1970, seules les prises USB, ajoutées lors de la rénovation, trahissent notre époque.

Agile, la compagnie va jusqu'à proposer un week-end par an une virée vers l'Arctique pour admirer les aurores boréales.