



12053 Berlin

&



75017 Paris

Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

&

Monsieur Guillaume Pepy
Président Directeur Général de la SNCF
34 rue du Cdt René Mouchotte
75014 Paris

Berlin, Paris, le 27 octobre 2014,

Objet : Suppression de la liaison Paris – Berlin par le City Night Line

Messieurs les Présidents,

Notre courrier fait suite à l'annonce du projet de suppression de la liaison Paris – Berlin par le train de nuit « City Night Line » (ou Perseus) entérinée le 14 octobre 2014 lors de la publication des nouveaux horaires. En tant que couple franco-allemand, nous sommes amenés à effectuer régulièrement cette liaison et sommes surpris de cette décision. Nous avons décidé de vous écrire pour vous signifier notre mécontentement et partager avec vous quelques idées pour vous demander de revenir sur votre décision.

Le train de nuit est la seule offre ferroviaire réellement attractive

Les tarifs actuels font du CNL une offre économiquement attractive pour les voyageurs tout en respectant les conditions de travail et en garantissant le statut des salariés. De plus, c'est actuellement la manière la plus économique de voyager entre les deux capitales. Ces tarifs peu élevés invitent des gens ayant peu d'argent à s'offrir un voyage en train dans une autre grande capitale européenne.

L'offre du CNL, avec son tarif de base à environ 43,50 € en compartiment place assise, s'effectue en une durée de 12h23 environ (de nuit). Ce n'est certes pas le grand confort, mais à un prix acceptable, surtout quand le temps passé dans le train permet de dormir.

En comparaison, les trajets alternatifs de vos deux compagnies (incluant le Thalys dans l'offre

SNCF) comprennent quant à eux entre 1 et 7 correspondances, de 8h à 15h de trajet pour un prix entre 100 € et 300 € (tarifs 2^e classe sans réduction). Ce sont des voyages en journée dans des voitures à place assise qui font de la durée de voyage une journée « perdue » par rapport à une nuit.

Vous déclariez au Figaro en 2012, lors d'une interview conjointe :

*« **Guillaume PEPY** : (...) Les marchés ne sont pas toujours suffisamment importants pour que deux opérateurs fassent chacun les investissements nécessaires pour construire une desserte complète.(...) Mais SNCF et DB peuvent avoir intérêt à coopérer pour développer le train sur des trajets où l'avion est encore dominant. »¹*

Cette coopération est à l'œuvre actuellement dans l'offre CNL et permet des tarifs réellement attractifs que la « mise en concurrence » ne parviendra pas à rejoindre. Ce modèle de coopération est à l'image de la coopération franco – allemande développée depuis l'après-guerre et de l'idée même de la construction européenne.

Vous ne parviendrez pas à concurrencer l'aérien avec les lignes à grande vitesse

Les liaisons ferroviaires alternatives au train de nuit, qu'elles soient proposées par la Deutsche Bahn ou par la SNCF sont des lignes « grande vitesse », mais avec des correspondances et à des coûts de billet qui n'arriveront pas à concurrencer l'offre aérienne « low-cost ». A défaut d'un rapport prix / temps de parcours plus attractif, les voyageurs se dirigeront vers l'offre aérienne.

À ce propos, vous déclariez en 2012 :

*« **Rüdiger GRUBE** : Cette concurrence avec l'aérien constitue précisément un bon exemple. Dans nos pays respectifs chacun a, de son côté, gagné des parts de marché sur l'avion, sur de nombreuses lignes. En international, par contre, nous n'avons pas été assez rapides, pendant longtemps. Cela montre bien que les compagnies de chemins de fer raisonnent encore de façon traditionnelle, c'est-à-dire de façon nationale. Pour les lignes sur lesquelles ni la DB ni la SNCF ne seraient en mesure de proposer, seule, une offre économique, il est pertinent de forger des alliances, pour gagner des parts de marché sur l'aérien en trafic international également. »²*

Or, la suppression de la ligne CNL Paris – Berlin relève de cet exemple. Dorénavant, chacune de vos compagnies proposera ses propres trains sur le modèle « grande vitesse ». Pourtant, les recherches de prix à un mois indiquent que les tarifs aériens des compagnies « low-cost » sont nettement plus attractifs que ceux proposés par vos compagnies sur les liaisons classiques. Seul le tarif du CNL se démarque, restant compétitif, surtout lorsque l'on majore les prix du billet d'avion des coûts d'acheminement jusqu'aux aéroports, tant pour Berlin que pour Paris, pendant que les gares desservies par le train de nuit sont situées au centre des deux capitales.

1 La SNCF et la Deutsche Bahn pour une «Europe du rail», Le Figaro, publié le 05/08/2012, <http://www.lefigaro.fr/societes/2012/08/05/20005-20120805ARTFIG00150-la-sncf-et-la-deutsche-bahn-pour-une-europe-du-rail.php>

2 Ibid.

Les liaisons internationales entre capitales européennes relèvent des opérateurs chargés de missions de service public et ne doivent pas être analysées uniquement dans leur aspect économique

L'argument avancé actuellement pour justifier la suppression de la liaison est le caractère déficitaire de la ligne. Pourtant, la liaison Paris – Berlin symbolise la volonté politique de relier les peuples de nos deux pays. Cette liaison ferroviaire, seule ligne directe entre les deux capitales, représente le lien franco – allemand, les possibles échanges culturels, économiques, politiques ainsi que le lien fort entre nos deux peuples.

La recherche du confort n'est pas nécessaire

Les places assises en compartiment sont donc les seules places encore moins chères que l'avion « low-cost ». Les places en compartiment « luxe » avec douche, petit-déjeuner, etc... exigent des installations de qualité qui, vous l'avez souligné et nous en convenons, nécessitent beaucoup d'entretien. Mais ce confort est-il réellement nécessaire ? Ne serait-il pas possible d'élargir le modèle des places assises en compartiment afin d'arriver à concurrencer réellement le « modèle » aérien ?

Le train de nuit a son public de voyageurs

Il est évident que les voyageurs d'affaire ne voyagent pas avec ce train, même avec tout le confort possible car c'est un moyen de transport toujours plus lent que l'avion pour des personnes toujours très pressées. Au contraire, les voyageurs des trains de nuit sont prêts à prendre le temps, et c'est également un moyen attractif pour des gens jeunes de partir en Europe ou ailleurs.

Le train est le transport de la « transition écologique »

Dans un 21^e siècle écologique, il est essentiel de maintenir des trains comme moyen de transport afin de préparer l'avenir. Plus écologique que l'avion, dont le prix du carburant continuera d'augmenter, le train est un moyen de transport ayant un impact faible pour la planète. À l'inverse, l'avion est polluant et pourvoyeur d'emplois précaires et délocalisés.

La Deutsche Bahn se félicite d'utiliser 100 % d'énergie « propre » ou écologique sur les trains grande ligne et sur les trains de marchandise³ ainsi que pour les possesseurs d'une BahnCard.⁴ Nous nous réjouissons également de cette décision, c'est pourquoi nous trouvons dommage de tant laisser la place aux moyens de transport polluants en permettant l'accroissement de leurs parts de marché.

Le transport routier est en embuscade

Le transport par car ou bus est actuellement en plein essor. Si la SNCF a réussi à s'implanter, la Deutsche Bahn subit la concurrence des « Fernbusse » dans son activité intérieure. À l'international, Euroline propose une offre convaincante à un tarif proche de celui du CNL et similaire dans son rapport prix / durée. Mais suite à la suppression du CNL, il est à craindre que cette offre ne devienne très attractive, au même titre que l'avion.

3 http://www.bahn.de/p/view/service/umwelt/unterwegs_mit_oekostrom.shtml (En allemand, Consulté le : 25/10/14)
<http://www.bahn.de/i/view/FRA/fr/about/voyager-energies-renouvelables.shtml> (En français, Consulté le 25/10/2014)

4 <http://www.bahn.de/p/view/bahncard/gruen.shtml> (En allemand, Consulté le : 25/10/14)
<http://www.bahn.de/i/view/FRA/fr/prices/germany/voyagez-ecolo.shtml> (En français, Consulté le 25/10/2014)

En conclusion

Il nous semble que par votre décision, vous offrez la liaison Paris – Berlin à vos concurrents aériens et routiers.

Alors que l'offre CNL nous paraissait de loin la plus attractive, pour toutes les raisons expliquées plus haut, la suppression de la ligne nous contraindra à abandonner le train. Nos choix de voyageurs iront alors avec regret vers les offres aériennes ou routières, qui bien que ne respectant pas nos valeurs et nos idées, restent les seules financièrement accessibles.

Nous sommes convaincus que cette décision est précipitée alors que des solutions alternatives existent afin de maintenir la ligne à un tarif attractif tout en équilibrant les coûts, permettant ainsi de redonner au train son caractère compétitif au lieu de le disqualifier.

De plus, dans l'urgence écologique contemporaine, ce choix nous semble inadéquat face aux enjeux environnementaux actuels.

Nous vous demandons donc de revenir sur le projet de suppression de la ligne CNL Paris – Berlin en réaffirmant plutôt le partenariat entre vos deux entreprises.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions de recevoir, Messieurs les Présidents, l'expression de notre considération distinguée.



Copies adressées à :

- Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie - Paris
- Laurent Fabius, Ministre des Affaires étrangères et du Développement international - Paris
- Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur – Berlin
- Michael Roth, Staatsminister für Europa im Auswärtigen Amt - Berlin