

# Trains : le rail séduit à nouveau les voyageurs

Autor(en): **Rein, Frédéric**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Généralions**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 115

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-906182>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# loisirs&maison

## TRAINS

### Le rail séduit à nouveau les voyageurs

Considérations écologiques obligent, le chemin de fer regagne du terrain dans son duel à distance avec l'avion. Un retour en grâce qui n'est pas sans rappeler l'engouement qu'a connu, jadis, l'InterRail, l'abonnement général européen.

Voyager par le rail, serait-ce une manière de prendre le train en marche? Depuis que la Suisse a ratifié l'Accord de Paris sur le climat visant à contenir son impact sur le réchauffement climatique, cette question est d'autant plus pertinente. Les chiffres parlent en effet en défaveur du transport aérien, qui contribue déjà à plus de 18% de notre impact sur le climat. Et les prévisions tablent sur près de 28 millions de passagers en plus dans les aéroports suisses d'ici à 2030, pour atteindre un total de 78 millions. Quand on sait que les Helvètes prennent deux fois plus l'avion que leurs voisins et que, dans 80% des cas, ils s'envolent vers une destination européenne, on peut résolument voir dans le train une alternative vers un moyen de transport plus durable. Un trajet Genève-Paris en TGV Lyria, par exemple, rejette 22 fois moins de CO<sub>2</sub> que ce même tronçon réalisé en avion (étude Carbone 4, 2017). Un contexte dans lequel s'inscrit souvent, en plus, le sentiment de culpabilité de prendre l'avion. En Suède, où l'on y a souvent recours, cette honte porte même un nom: «flygskam». A tel point que, pour la première fois depuis longtemps dans ce pays scandinave, le nombre de vols intérieurs a chuté de 3% et que les vols charters ont connu un léger déclin.

#### VERS UN RETOUR DES WAGONS-LITS?

La Suisse suivra-t-elle la même tendance? Les voyages en avion à bas prix



Voyager en train prend plus de temps, certes, mais ce n'est pas désagréable de s'abandonner à un autre rythme qui permet de jolies découvertes.

vont-ils prendre du plomb dans l'aile? Dans l'émission *10 vor 10* diffusée sur la SRF, Armin Weber, membre de la direction du trafic passagers des CFF, a tenu des propos qui allaient dans ce sens, puisqu'il a évoqué un possible redémarrage des wagons-lits. Après dix années sans circuler, ils pourraient reprendre du service, s'inspirant du réseau des ÖBB autrichiens. «Nous constatons une demande sur le marché et examinons, par conséquent, si nous pouvons de nouveau réellement augmenter le trafic des trains de nuit,

a-t-il expliqué. Mais, si cela devait se faire, ce ne serait pas avant deux ou trois ans, faute de wagons-couchettes disponibles.» Les pétitions en ligne se sont d'ailleurs multipliées et l'association «Objectif train de nuit» s'est créée, afin de redynamiser cette offre à l'échelle européenne. Un récent sondage mené par l'Association transports et environnement (ATE) montre en outre que 62% des Suisses se disent favorables aux trajets internationaux en trains de nuit. D'autant plus que les coûts sont souvent avantageux. >>>

#### RECETTE

Gâteau de courgettes.

#### MON ANIMAL

Yvette et Tahoe.

#### EXPO

Étonnant: la première vamp du cinéma était née en Suisse.

#### GALAPAGOS

A mille kilomètres des côtes équatoriales, cet archipel abrite une faune aussi unique que surprenante.

75

77

84

98

Un exemple: pour se rendre de Genève à Londres, le 21 septembre 2019, on trouve des allers simples dès 62 francs sur les comparateurs de prix des vols, alors que, en train, cela débute à partir de 44 francs. Mais le trajet sur rail prend tout de même dix-huit heures, il faut donc avoir un peu de temps.

### LES PRÉMICES D'UN CHANGEMENT

Ce regain d'intérêt pour le train est-il déjà perceptible dans les gares et auprès des voyageurs? A Hotelplan Suisse, Prisca Huguenin-dit-Lenoir, sa directrice de communication et porte-parole, se montre prudente: «Pour l'heure, le nombre de réservations et de passagers ne nous permet pas de détecter des changements dans le comportement des réservations, souligne-t-elle. Cela dit, les parcours en train sont particulièrement appréciés pour ce qui est des voyages intervilles, pour autant que la cité soit accessible en quatre heures.»

Les CFF ressentent, quant à eux, les premiers signes tangibles de cette évolution. «Notre responsable des ventes à la gare nous a signalé une augmentation des demandes de renseignements et des ventes pour les voyages vers l'étranger, notamment en groupes», répond Frédéric Revaz, porte-parole de la régie ferroviaire. Même discours auprès de TGV Lyria: «Nous constatons clairement cette tendance et l'anticipons. Selon des études de l'EPFL, le trafic global Suisse-France devrait croître d'un quart d'ici à cinq à dix ans. Pour y répondre, nous offrirons 30% de places en plus et davantage de fréquences dès le 15 décembre 2019, grâce à des rames à deux étages entièrement rénovées et des horaires optimisés.» Ce qui ne sera pas pour déplaire aux 60 ans et plus qui, selon une étude de la société française BVA, représentaient 20% des passagers sur le réseau international, à la fin de 2018, soit 5% de plus qu'en 2016. «Ils sont particulièrement sensibles au confort du train et au budget», souligne-t-on à TGV Lyria.

### LE RETOUR EN GRÂCE DE L'INTERRAIL

Autre élément qui laisse entrevoir un bel avenir pour le train: le retour en grâce de l'InterRail, qui a permis à de nombreux jeunes de voyager en

## « ON VIVAIT AU JOUR LE JOUR, SUIVANT NOS ENVIES »

Au moment d'évoquer les quatre InterRail qu'elle a réalisés alors qu'elle avait entre 17 et 20 ans, Isabel Sangra Bron nous prévient d'emblée: «Je ne me souviens de loin pas de tout dans les moindres détails, d'autant que, à l'époque, je n'avais pas fait de photos.» Elle se remémore en revanche parfaitement bien du sentiment absolu de liberté qu'elle avait alors ressenti.

«C'était incroyable, car, durant un mois, on pouvait prendre le train et même le bateau sans rien réserver, souligne cette infirmière, qui est partie à quatre reprises (1986, 1987, 1988 et 1989) avec des copines différentes. On vivait au jour le jour, suivant nos envies du moment. En plus à un prix qui défiait toute concurrence, puisqu'on payait, sauf erreur, 300 francs. Quand on est étudiant, ce n'est pas négligeable. C'était aussi une manière de nous émanciper de nos parents, car, contrairement à maintenant, le téléphone portable n'existait pas.»

La première fois, Isabel Sangra Bron est allée en Italie, jusqu'à Naples, l'année suivante en Irlande, puis dans le sud de l'Italie et en Sicile et, enfin, en Espagne et au Portugal. «J'ai toujours été plus attirée par le sud, note-t-elle. Nous avons aussi souvent voyagé de nuit et j'ai toujours adoré dormir dans les wagons, comme bercée par le bruit des rails. Quand nous sommes allées en Sicile, je me suis réveillée alors que le train était déjà sur le bateau, c'était une sensation bizarre.»

A-t-elle, aujourd'hui, envie de revivre cela? «Certainement, répond-elle. Mais l'InterRail actuel, comme ma nièce en a récemment fait l'expérience, exige de réserver les itinéraires à l'avance, ce qui lui fait perdre un peu de charme à mes yeux. Cela dit, je reste une farouche adepte du train quand les déplacements se font en Europe. Je me sens particulièrement concernée par l'environnement, et voyager en train me semble être nettement moins polluant que de prendre l'avion.»



ISABEL SANGRA BRON, 50 ANS, LAUSANNE

A défaut d'avoir pris des photos à l'époque, quoi de mieux qu'un bon vieux carnet où l'on consigne les faits saillants d'un voyage.

Europe pour pas cher, il y a quelques dizaines d'années. «L'InterRail connaît actuellement un redémarrage de ses ventes, y compris chez les seniors», confirme Frédéric Revaz, en

évoquant cet «abonnement général européen». Né en 1972, son concept a un peu évolué. Car, si sa vente a d'abord été réservée aux jeunes, elle s'est étendue aux adultes à partir de

**MURIEL  
CUENDET-  
SCHMIDT,**

50 ANS, LAUSANNE

## « NOUS AVIONS UNE LIBERTÉ EXCEPTIONNELLE »

A l'époque, elle n'avait que 18 ans. Pourtant, ses souvenirs, vieux d'une trentaine d'années, sont encore bien vivaces. «Je me souviens parfaitement de ce trajet captivant en direction de Bergen, en Norvège, où, pendant des heures, le train a sillonné des paysages sauvages, sans la moindre habitation, ou encore de la magie des îles Lofoten, de Helsinki, où les gens étaient très ouverts et curieux, et de ces journées estivales où le soleil ne se couchait jamais», résume, avec une pointe de nostalgie, Muriel Cuendet-Schmidt au moment d'évoquer les deux InterRail qu'elle a pris avec son futur mari dans le nord de l'Europe, entre 1988 et 1990. «Le train a pour avantage d'offrir du temps au voyage, de restituer la notion de distance, qui se perd en avion, où l'on est d'ailleurs à l'étroit, argumente la cores-

ponsable du secteur social et bénévole de la Croix-Rouge vaudoise. A l'époque, nous étions étudiants, nous partions à l'aventure, sac au dos et seulement quelques réservations en poche. Nous avons une liberté exceptionnelle, puisque nous pouvions sauter dans n'importe quel wagon de 2<sup>e</sup> classe.» D'ailleurs, pour éviter de trop dépenser pour l'hébergement, le couple a fait beaucoup de trajets de nuit. «Dans les trains, nous avons rencontré plein d'autres jeunes, avec lesquels nous avons pu échanger des bons plans.»

A-t-elle gardé des souvenirs tangibles de ces escapades?

«A cette période, on recevait un petit carnet dans lequel on notait les trajets en train qu'on faisait, souligne cette Lausannoise. Mais, à notre retour, nous l'avons cédé, en échange de 20 ou 30 francs, afin que des statistiques puissent être tenues. Quant aux billets, je ne les ai plus non plus. Tous mes souvenirs demeurent dans un album



Les seuls souvenirs de Muriel tiennent aujourd'hui en quelques photos prises sur le vif lors de ses voyages en train.

de photos et un coin de ma tête.» Le manque de temps l'empêche de revivre une expérience ferroviaire au long cours, mais Muriel Cuendet-Schmidt se dit déjà prête à prendre le Transsibérien dès qu'elle sera à la retraite...

1998. Sa validité, elle aussi, a trouvé de nouvelles déclinaisons. D'une durée initialement d'un mois, l'InterRail peut, aujourd'hui, se prendre pour seulement trois jours ou encore

une zone géographique spécifique. A noter que les voyageurs de 60 ans ou plus bénéficient d'une réduction de 10% sur les tarifs standard grâce au Pass Senior. De quoi les inciter à vivre

— ou à revivre — cette expérience inoubliable (*lire témoignages*). Alors, comment allez-vous rallier le lieu de vos prochaines vacances? En train?

FRÉDÉRIC REIN