

### LONDRES – SOUS LA MANCHE

Cap sur Londres, où l'histoire royale rencontre l'énergie moderne. C'est la destination la plus desservie depuis les aéroports suisses. Pourtant, le même trajet en train est facile, confortable, écologique ... et bientôt direct?

→ Pages 26-27

### COPENHAGUE – AU PARADIS DU VÉLO

Berceau du design et de la durabilité, Copenhague est une capitale de contrastes à savourer à vélo. Le trajet en train sera bientôt raccourci grâce au tunnel ferroviaire immergé que le Danemark construit dans le détroit de Fehmarnbelt.

→ Pages 26-27

### AMSTERDAM – AU FIL DES CANAUX

Perdez-vous dans le dédale des ruelles d'Amsterdam. De nouvelles connexions en train de nuit sont prévues dès juin prochain.

→ Pages 25

### EUROPA PARK – UNE JOURNÉE DE MÂNÈGES

Jusqu'au 31 octobre, le RailCoaster vous emmène jusqu'à Europa Park à Rust en train direct depuis Bâle ou Zurich. Le billet au départ de Bâle comprend l'entrée pour le parc d'attraction.

→ [www.cff.ch/railcoaster](http://www.cff.ch/railcoaster)

### MARSEILLE – OÙ CHANTENT LES CIGALES

Envie de profiter du soleil, de crapahuter dans les calanques et de flâner au bord de la mer? Entre avril et octobre, partez pour le sud de la France: un TGV direct rejoint Marseille depuis Lausanne ou Genève.

→ [www.cff.ch/marseille](http://www.cff.ch/marseille)

### BARCELONE – SOLEIL MÉDITERRANÉEN

Partez pour Barcelone, où cuisine savoureuse et architecture unique se rencontrent. Des bus de nuit directs relient la Suisse à Barcelone. En plus des connexions bon marché proposées par Flixbus, de nouvelles offres luxueuses partent de Berne et Zurich.

→ Page 22

# Bons baisers d'Europe

Dense et efficace, le réseau de trains et de bus qui sillonne le Vieux-Continent connecte la Suisse à nombre de destinations touristiques. Nouveaux projets ferroviaires, trains de nuit, bus de luxe, plateformes innovantes: l'offre s'étoffe pour proposer des alternatives crédibles à l'avion, même si l'élan politique manque parfois. Dans ce dossier, nous dressons un état de la situation et proposons des idées, des conseils et des inspirations pour faire rimer voyage et durabilité.

## **RIGA – ESCAPADE BALTE**

Visitez Riga, vibrante capitale lettone où se côtoient ruelles médiévales et architecture Art nouveau, cafés animés et ambiance nordique. Bientôt, le périple en train vers les pays Baltes sera simplifié.

→ Pages 26-27

## **SPLIT – LE LONG DE LA CÔTE ADRIATIQUE**

Découvrez les paysages fascinants des Balkans avec Interrail. De quatre jours à trois mois de voyage, pour les étudiants, les familles ou les seniors: il y a forcément une formule qui vous convient.

→ [www.interrail.com](http://www.interrail.com)

## **ELBE – PRÊT-E POUR L'ÎLE**

Pendant les vacances scolaires, les îles de la Méditerranée attirent de nombreuses familles depuis la Suisse. Du point de vue environnemental, s'y rendre en train ou en voiture (électrique) est clairement préférable à l'avion.

→ Page 28

## **SICILE – PLAGES ET VOLCANS**

Rejoignez l'extrémité de l'Italie presque sans changer de train! Au départ de Milan, le train de nuit traverse tout le pays. Les rames embarquent pendant quelques kilomètres sur un ferry pour rejoindre l'île et vous déposer à Palerme.

→ [www.trainline.com](http://www.trainline.com)

# La Suisse, au centre de l'Europe

Et si Zurich devenait un point névralgique du voyage de nuit en Europe? C'est en tout cas l'ambition de la ville, traduite dans une étude commandée par les autorités locales et l'office du tourisme. Publiée en janvier dernier, «Nachtsprung Zürich 2040» se penche sur le développement des connexions nocturnes en train et en bus vers des destinations européennes.

Derrière cette vision se cache une réalité déjà bien tangible: le train de nuit connaît un retour en force, porté par l'urgence climatique et par une demande croissante pour des formes de voyage plus lentes et plus cohérentes. En Suisse, le potentiel est considérable: près des deux tiers de la population disent vouloir voyager de nuit en train.

## Voyager moins, mais mieux

Le principal argument est environnemental. Sur des distances européennes, le train et le bus de nuit génèrent entre dix et vingt fois moins d'émissions de

CO<sub>2</sub> que l'avion. À l'heure où le tourisme international continue de croître rapidement, la question n'est plus de savoir si nous devons changer nos habitudes, mais comment. Pour aligner le tourisme avec les objectifs climatiques, il faut miser sur les alternatives à l'avion. Par sa position stratégique sur le continent européen, la Suisse a un rôle à jouer – en particulier avec le développement du voyage de nuit. Par Camille Marion

CO<sub>2</sub> que l'avion. À l'heure où le tourisme international continue de croître rapidement, la question n'est plus de savoir si nous devons changer nos habitudes, mais comment.

Le voyage nocturne apporte une réponse simple: remplacer un vol court par une nuit de déplacement. On monte à bord en soirée, on s'endort dans le cahotement du véhicule pour s'éveiller au petit matin, en plein centre-ville. Le temps de trajet devient du temps utile, voire du temps de repos. Une logique presque oubliée à l'ère de la vitesse.

L'étude zurichoise mise sur un système de transports combinés. Le train relie efficacement les grandes villes européennes, avec une capacité importante et un confort en constante amélioration. Le bus offre flexibilité et rapidité de déploiement, permettant de desservir des régions moins denses, là où une ligne ferroviaire ne serait pas rentable. Cette complémentarité essentielle dessine les contours d'un réseau dense, capable de connecter non seulement les métropoles, mais aussi les territoires intermédiaires.

## Zurich, futur hub européen?

La position géographique de Zurich, au croisement des grands axes européens, en fait un point de départ idéal. Afin d'exploiter cet avantage, l'étude propose une série de mesures allant de la création de nouvelles liaisons à la mise en place de projets pilotes avec d'autres villes. L'objectif est clair: faire de Zurich un hub du voyage nocturne, capable d'attirer aussi bien les voyageurs et voyageuses suisses

que les touristes de l'étranger. Au-delà de l'infrastructure, c'est toute l'expérience qui est repensée. Cabines individuelles, services de bagages, restauration à l'arrivée, connexions fluides avec les transports locaux: l'offre progresse vers de nouveaux standards.

On connaît le profil vert citron des Flixbus qui sillonnent le continent européen depuis de nombreuses années. Bien que parfois synonyme de confort précaire, leur offre *low cost* est une alternative crédible à l'avion pour les voyageurs et voyageuses à petit budget. Mais depuis l'automne dernier, bus rime aussi avec luxe: la *start-up* zurichoise Twiliner propose des connexions avec Barcelone, Amsterdam ou Bruxelles dans des véhicules modernes équipés de 21 sièges qui se transforment en couchette. «Un confort durable sans compromis», promet l'entreprise, qui table sur une croissance rapide permettant de diminuer prochainement ses prix, actuellement situés autour de 150 francs par trajet.

## Une occasion à saisir

Pour la Suisse, l'enjeu dépasse la simple question touristique: il s'agit aussi de renforcer sa position dans la mobilité durable européenne. En misant sur le train et le bus de nuit, elle peut contribuer activement à la transition climatique tout en valorisant sa centralité géographique.

Reste à transformer l'essai. Car si l'idée de parcourir l'Europe en dormant séduit, elle ne deviendra réalité que si les conditions cadres suivent. Le voyage nocturne ne remplacera pas tous les vols. Mais, sans lui, difficile d'imaginer une mobilité européenne réellement compatible avec les objectifs climatiques. ■

## SUISSE-BARCELONE

L'Espagne compte parmi les destinations les plus prisées des personnes vivant en Suisse. Les liaisons en bus ou en train de nuit vers des villes comme Barcelone contribuent à réduire les effets négatifs du trafic aérien, mais pas ceux du tourisme de masse.

# La politique du «stop & go»

Par Andreas Käsermann

Présenté politiquement comme garant d'une mobilité respectueuse du climat, le trafic ferroviaire international, depuis et vers la Suisse, est sur la sellette. Il suscite encore des inquiétudes fi ancières. Les trains de nuit, en particulier, attendent toujours un véritable engagement politique.

La Suisse est désormais bien reliée au réseau ferroviaire européen. L'horaire 2026 proposera des trains supplémentaires vers l'Italie, entre Zurich et Milan. Les liaisons directes existantes seront prolongées jusqu'à Florence et, pendant les vacances, les trains iront jusqu'à la côte ligure et Livourne.

Une extension est également prévue vers l'Allemagne et la France. Des liaisons directes additionnelles partiront notamment de Coire et Brigue. Les trains

fois inscrit actuellement qu'une dizaine de millions de francs par an au budget. Or, même cette contribution est incertaine.

On l'a vu avec le train de nuit reliant Bâle à Copenhague et Malmö, annoncé pour cette année par les CFF. La Confédération voulait débloquer environ 47 millions de francs pour les cinq premières années d'exploitation, mais les Chambres fédérales ont biffé les crédits nécessaires et coulé cette liaison avant même son démarrage. «Ce genre de situations em-

taxe, en Suisse. Les subventions refusées aux trains de nuit respectueux du climat sont ainsi détournées vers le trafic aérien, destructeur du climat. Ces exonérations fiscales représentent pour les caisses fédérales un manque à gagner de plusieurs centaines de millions de francs, qui font cruellement défaut aux transports publics.»

## L'ère des apôtres de l'austérité

Ailleurs, les signes ne sont guère meilleurs: même la compagnie autrichienne ÖBB, jusqu'alors locomotive européenne des trains de nuit, a serré le frein. Aucun Nightjet ne circule entre Berlin et Bruxelles depuis 2025. L'ÖBB a également retiré de l'horaire la liaison nocturne vers Paris, pour cause de suppression des subventions françaises.

En Suisse, Stéphanie Penher lance un appel aux responsables politiques: «Le trafic ferroviaire international – diurne et nocturne – mérite un engagement politique clair, qui ne soit pas remis en question à chaque débat sur des mesures d'austérité.» Le chemin de fer a besoin de décisions de financement stables sur plusieurs années, d'une réelle volonté de développer le réseau ainsi que de la fin des inégalités fiscales entre les secteurs ferroviaire et aérien: «C'est seulement à ces conditions que la Suisse sera ce pays du rail qu'elle affirme être et qu'elle pourra contribuer à un système de transport européen respectueux du climat.» ■

Andreas Käsermann est porte-parole de l'ATE. Du haut de son 1,91 mètre, il apprécie d'avoir de l'espace pour ses jambes quand il se déplace en train. Il est, hélas, un peu trop grand pour les couchettes des voitures-lits.

## «Les compagnies ferroviaires ont besoin de sécurité dans leur planification, sinon elles n'agiront pas.» Stéphanie Penher

saisonniers entre Lausanne et Marseille circuleront sur une plus longue période et à une cadence plus élevée. Les CFF envisagent aussi un direct pour Londres ainsi que des liaisons rapides vers Rome et Barcelone, en journée.

### La débâcle Copenhague-Malmö

Pour sa part, la Confédération renforce son intérêt pour les trains de nuit en tant qu'alternative judicieuse à l'avion. Mais ils coûtent cher et la branche les considère comme déficitaires: un train de nuit propose moins de places réservables qu'un train de jour. Il exige aussi davantage de personnel. Les temps de parcours rallongent et les sillons nocturnes deviennent plus onéreux, ce qui alourdit les charges.

Voilà pourquoi la loi sur le CO<sub>2</sub> prévoit un financement initial en faveur du trafic ferroviaire international (les trains de nuit en particulier) jusqu'à 30 millions de francs par an. La Confédération n'a toute-

poisonne les investissements dans l'offre de nuit», soupire Stéphanie Penher, directrice de l'ATE. «Les compagnies ferroviaires ont besoin de sécurité dans leur planification, sinon elles n'agiront pas.»

Et la pression financière s'intensifie: le Parlement a adopté des mesures d'économies à hauteur de plusieurs milliards, qui entreront en vigueur l'an prochain. Elles auront un impact négatif sur les objectifs climatiques et le transfert modal. La Berne fédérale ne prévoit pas, pour le moment, d'octroyer des moyens supplémentaires afin de renforcer de manière ciblée l'offre ferroviaire internationale.

### En avion plutôt qu'en train?

Il est très choquant que le rail doive se battre pour chaque franc, alors que l'aviation continue d'empocher de généreuses subventions indirectes. Comme le rappelle Stéphanie Penher, «le kérosène utilisé pour les vols à destination de pays étrangers est largement exonéré de

# Réécrire le mythe d'Icare

Dans la mythologie grecque, Icare s'élève dans le ciel avant de se brûler les ailes en voulant s'approcher trop près du soleil. Des millénaires plus tard, l'humanité vole sans difficulté, mais l'aviation se heurte à une autre limite: celle du climat. Par Yves Chatton

**V**oler a pendant très longtemps été un rêve inaccessible à l'humanité. Dans le mythe qui porte son nom, Icare réussit cet exploit grâce à des ailes façonnées avec de la cire par son père. Grisé par son envol, il ignore les avertissements, s'approche trop près du soleil et voit la cire fondre, avant de chuter. Si voler est aujourd'hui devenu bien plus sûr, le mythe d'Icare reste plus que jamais d'actualité.

Depuis deux décennies, l'aviation connaît une croissance fulgurante, et ses émissions avec. Elle est aujourd'hui responsable de 5% de l'impact climatique mondial d'origine humaine. Cette part peut sembler modeste, mais elle masque deux réalités essentielles. Tout d'abord, les émissions du secteur figurent parmi celles qui augmentent le plus rapidement. Ensuite, elles sont le fait d'une minorité: 1% de la population mondiale est responsable de la moitié des émissions aériennes. En Suisse, le transport aérien représente 27% de l'impact climatique.

## La vaine promesse des carburants «durables»

Alors que le monde doit atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2050, le secteur aérien vise un doublement du trafic à cet horizon. Objectifs incompatibles? Pas pour la branche, grâce aux «Sustainable Aviation Fuels», ou SAF, qui se déclinent en deux grandes catégories: les biocarburants, produits notamment à partir d'huiles usagées, et les carburants de synthèse, issus d'hydrogène «vert» et de CO<sub>2</sub> capté.

Même si leur disponibilité reste aujourd'hui très marginale – les biocarburants représentent moins de 1% du

carburant aérien mondial, tandis que les carburants de synthèse en sont encore au stade pilote – la branche aérienne mise sur les SAF pour réduire de deux tiers ses émissions d'ici 2050.

Afficher un objectif ne garantit pas sa réalisation, comme le rappelle une étude récente menée par The Shift Project et Aéro Décarbo. Les biocarburants resteront très limités si l'on veut éviter toute concurrence avec la production alimentaire. À titre d'illustration, un aller-retour Paris – Montréal nécessite par passager-ère environ 370 litres d'huile usagée, soit l'équivalent de deux mois de collecte d'un *fast food*.

Quant aux carburants de synthèse, remplacer la consommation mondiale actuelle de kérosène exigerait l'équivalent de la production mondiale actuelle d'énergies renouvelables, soit près d'un tiers de l'électricité produite dans le monde. Mobiliser une telle quantité d'énergie pour maintenir la fréquence de vol d'une minorité interroge sur la cohérence de nos priorités collectives.

## Éviter la chute

Ces ailes de cire ne tiendront donc pas leur promesse. En croisant les projections les plus ambitieuses du secteur aérien et de l'énergie, l'étude conclut qu'entre 2025 et 2050, les émissions annuelles moyennes de l'aviation pourraient rester supérieures de 3% à leur niveau de 2025, empêchant ainsi l'atteinte de nos objectifs climatiques.

Il est pourtant possible d'éviter de se brûler les ailes: il suffit de voler moins. Selon l'étude, une réduction d'au moins 15% du trafic mondial d'ici cinq ans – soit un retour aux niveaux de 2010 – serait nécessaire pour rester compatible avec un budget carbone limitant le réchauffement à 1,7°C.

Cette revisite du mythe d'Icare invite à la réflexion. Reconnaître les limites planétaires n'est pas un renoncement: elle est une nécessité pour préserver durablement la qualité de vie des générations futures tout en conservant la possibilité de prendre l'avion à l'occasion, de manière mesurée. C'est aussi l'occasion de repenser notre manière de voyager. Au cœur de l'Europe, la Suisse offre de nombreuses possibilités de rejoindre de magnifiques régions par voie terrestre. Une conclusion toujours valable: ce n'est pas la destination qui compte, mais le chemin. ■

Yves Chatton est chef de projet en politique des transports à l'ATE Suisse.

## Taxer l'aviation: signez l'initiative!

Le train doit payer des taxes pour l'utilisation des voies ferrées et l'électricité, tandis que le transport aérien est exempté de la taxe sur le kérosène et de la TVA. Ce cadeau fiscal permet aux compagnies aériennes de proposer des prix imbattables, qui ne reflètent pas le coût réel d'un voyage en avion. L'initiative «Pour des transports publics forts et des tarifs aériens équitables» veut introduire une taxe sur les billets d'avion. Une part des recettes serait utilisée pour réduire les émissions liées aux transports, en développant notamment des lignes ferroviaires internationales, tandis qu'une autre part serait reversée à la population sous la forme de bons à utiliser pour l'usage de transports plus respectueux de l'environnement, tels que les trains et les bus.



Signez et partagez cette initiative en remplissant le formulaire encarté dans cette édition! Plus d'information sur: [www.ate.ch/initiative-pour-des-bons-de-mobilite](http://www.ate.ch/initiative-pour-des-bons-de-mobilite)

# Europe: voyager l'esprit léger

Amsterdam, Paris, Vienne... Une escapade urbaine devient encore plus agréable lorsque le trajet, l'hébergement et la sécurité ne forment qu'un. Et les membres de l'ATE économisent souvent plus que leur cotisation annuelle. Par Marco Maurer

**P**artir l'esprit léger commence au moment du trajet: le train permet d'arriver au centre de nombreuses capitales européennes sans stress. Il ne manque plus qu'un hébergement. Un week-end prolongé, par exemple à Amsterdam, avec trois nuitées dans un hôtel milieu de gamme et voyage en train, revient vite à 1000 francs pour deux adultes. railtour, notre partenaire pour les voyages citadins en train, propose 10% de rabais aux membres de l'ATE. Cela correspond à une adhésion d'un an pour toute la famille et rend les voyages en train intéressants sur le plan financier également.

## Aide en cas d'urgence comprise

La meilleure planification du monde ne peut empêcher un malheur d'arriver. Le carnet d'entraide ATE offre une assis-

tance dans toute l'Europe, par exemple en cas de panne, de maladie ou d'interruption d'un voyage, et cela dès 92 francs par an pour les conclusions individuelles et 129 francs pour les familles. La couverture Europe suffit pour les escapades urbaines, mais une variante mondiale est également proposée. Si nécessaire, de l'aide est apportée, les coûts supplémentaires sont pris en charge et la suite du voyage ou le rapatriement est organisé. Le carnet d'entraide ATE est proposé en collaboration avec l'assurance voyage européenne ERV.

## Louer une voiture pour une excursion?

Les villes se découvrent aisément à pied, à vélo ou en transports publics. Par contre, les excursions à la mer, en montagne ou dans une réserve naturelle sont bien plus

faciles avec un véhicule de location. Le service de location de voitures d'Europcar accorde au moins 15% de rabais aux membres de l'ATE: par exemple, une voiture – de préférence électrique – coûte environ 170 francs au lieu de 200 pour trois jours.

Nous avons conclu des partenariats avec railtour, Europcar et ERV pour que les voyages soient aisés, sûrs, et surtout qu'ils ménagent les ressources. L'ATE propose ces offres à ses membres non seulement pour qu'elles et ils bénéficient d'avantages financiers, mais aussi pour que les voyages respectueux du climat soient accessibles au plus grand nombre. Allier le train, une voiture de location sur place et une assurance permet de réduire son empreinte écologique, tout en découvrant l'Europe sans aucun stress. ■

Marco Maurer est chef de projet marketing à l'ATE Suisse.

## Aperçu de trois des avantages exclusifs pour nos membres

### Train + hôtel avec railtour

10% de rabais  
[www.ate.ch/voyager](http://www.ate.ch/voyager)

### Carnet d'entraide ATE

Personnes seules: dès 192 francs par an  
Familles: dès 129 francs par an  
[www.ate.ch/offre/carnet-dentraide-ate](http://www.ate.ch/offre/carnet-dentraide-ate)

### Voitures de location chez Europcar

Au moins 15% de rabais  
[www.ate.ch/europcar](http://www.ate.ch/europcar)



Encore plus d'offres sur [www.ate.ch/offres](http://www.ate.ch/offres)

## Member get Member

Recommandez l'adhésion à l'ATE pour que vos proches et vous en profitiez: pour chaque recommandation aboutie, vous recevrez un bon CFF de 20 francs. Les nouvelles et nouveaux membres bénéficient de 50% de remise sur leur première année d'adhésion.

Il suffit de compléter le formulaire en ligne:  
[www.ate.ch/recommander-ate](http://www.ate.ch/recommander-ate)



### SUISSE-AMSTERDAM

Le train de nuit entre la Suisse et Amsterdam existe depuis 2022 chez les CFF. European Sleeper annonce une nouvelle connexion directe depuis Berne dès juin 2026. La ligne ira de Milan à Amsterdam mais aussi Bruxelles, avec trois liaisons hebdomadaires dans les deux sens.

# Le train qui nous relie

Par Camille Marion

**M**onter dans un train en Suisse et descendre à Milan, Vienne ou Paris sans quitter son siège: l'expérience semble presque banale. Et pourtant, elle dit beaucoup de ce qu'est devenu le continent européen. Le rail ne se contente pas de relier des villes, il dessine une continuité territoriale qui transforme les frontières en simple étape, parfois imperceptible.

À la croisée des enjeux climatiques et politiques, le train redevient un outil central pour connecter les territoires, rapprocher les sociétés et offrir une alternative crédible à l'avion dans une Europe en quête de cohésion.

Depuis ses origines, le chemin de fer a accompagné les grandes mutations du continent. Il a porté l'industrialisation, structuré les États, traversé les conflits. Après la prospérité qui est allée de pair avec son développement au 19<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du 20<sup>e</sup>, le rail s'est heurté à la concurrence de la voiture et de l'avion. La Communauté économique européenne s'en est inquiétée dès les années 1970 et a planté les graines d'une nouvelle vision: un espace ferroviaire unique.

Jusqu'ici, le développement du rail était souvent l'affaire des États en raison

des projets autoroutiers, financé sans fonds publics et porté par une coopération franco-britannique inédite, il marque un tournant: celui du retour du rail au cœur des grands projets européens.

Après avoir traversé les secousses du Brexit et les défis économiques, l'Euro-tunnel s'apprête à ouvrir un nouveau chapitre de son histoire. Le monopole d'Eurostar sur les liaisons entre Londres et le continent pourrait prendre fin en 2030, avec l'arrivée d'opérateurs comme Virgin ou Trenitalia. Outre Londres, Paris, Bruxelles et Amsterdam – déjà desservies par Eurostar – cette arrivée de la concurrence devrait permettre de développer de nouvelles connexions directes vers l'Allemagne et la Suisse sur un marché encore dominé par l'avion.

**Depuis ses origines, le chemin de fer accompagne les grandes mutations du continent. Il a porté l'industrialisation, structuré les États, traversé les conflits.**

de l'ampleur des investissements qu'il nécessite. Le réseau s'est construit au sein des frontières, ancrant des disparités de réglementations, d'infrastructures et de matériel. Dans les années 1990, les premières directives européennes ont été édictées afin d'harmoniser les systèmes ferroviaires et de penser leur développement à l'échelle internationale. Cette ambition n'a plus faibli, intensifiée par l'ampleur de la crise environnementale qui soutient la nécessité de décarboner le secteur des transports.

## Traversée vers Londres

Au cours des dernières décennies, de nombreux projets fer-

### HAMBOURG-COPENHAGUE

À l'avenir, un nouveau tunnel réduira de moitié le temps de trajet entre Hambourg et Copenhague. Cela rendra aussi le voyage depuis la Suisse vers la capitale danoise plus rapide.

**VARSOVIE-TALLINN**

Grâce au projet Rail Baltica, les capitales des pays Baltes seront directement connectées à Varsovie. Vilnius, Riga et Tallinn se rapprochent ainsi de l'Europe. À terme, un tunnel reliera Helsinki à Tallinn.

**La Scandinavie toute proche**

En franchissant les obstacles naturels, les tunnels permettent de compresser le temps et d'alléger certains trajets. Déplaçons un peu la carte pour visiter un autre bras de mer, décor d'un ambitieux projet ferroviaire. Le Fehmarnbelt sépare l'île allemande de Fehmarn de l'île danoise de Lolland. Malgré sa faible largeur, ce

de franchir le détroit en seulement sept minutes. Le tunnel du Fehmarnbelt viendra fluidifier la connexion Scandinavie-Méditerranée, l'un des corridors du réseau transeuropéen de transport. En réduisant de moitié le temps de trajet entre Hambourg et Copenhague – soit 2h30 au lieu de 5h –, cet ouvrage ouvre de nouvelles perspectives touristiques,

ridor du réseau européen, un immense chantier bourdonne depuis plusieurs années: le projet Rail Baltica doit relier la Finlande, les pays baltes et la Pologne, améliorant ainsi les liaisons entre l'Europe occidentale et orientale. Entre Varsovie et Tallinn, près de 1 000 kilomètres de voie ferrée sont en construction et connecteront les capitales à l'horizon 2030. Depuis l'Estonie, il s'agira ensuite de franchir le golfe de Finlande, d'abord en traversier puis, à terme, par un colossal tunnel ferroviaire sous-marin.

**Le train est bien plus qu'une infrastructure.**

passage entrave la fluidité des échanges entre la Scandinavie et le reste de l'Europe. Pendant longtemps, les trains embarquaient sur un ferry pour effectuer la traversée, mais cette solution, bien qu'ingénieuse, était très dépendante des humeurs de la météo. Depuis 2019, les trains contournent donc le détroit et s'infligent un détour de plus de 150 kilomètres. C'est pour cette raison que le trajet entre Hambourg et Copenhague prend près de cinq heures alors que les deux villes sont distantes de moins de 300 kilomètres à vol d'oiseau.

Initié et financé par le Danemark, un projet de tunnel immergé d'environ 18 kilomètres permettra prochainement

mais aussi professionnelles: il devient alors envisageable de faire l'aller-retour en une journée.

**Un projet controversé sur le plan environnemental**

Notons cependant que la construction du tunnel du Fehmarnbelt suscite des controverses environnementales en raison de son impact sur l'écosystème marin, dans cette zone protégée de la mer Baltique. Ses bénéfices en matière de transition de la mobilité restent également limités: le tunnel est prévu pour le trafic ferroviaire, mais également routier, avec la construction d'une autoroute à deux voies par sens. Dans un autre cor-

**Rail Baltica:****un projet stratégique et symbolique**

Rail Baltica permettra de réduire la durée des trajets et de desservir des itinéraires actuellement non couverts par le réseau ferroviaire régional. Principalement financé par l'Union européenne, le projet mijote depuis plus de vingt ans. Trois pays, des intérêts divergents, des retards et des critiques sur les coûts: construire une infrastructure commune à cette échelle n'a rien de simple. Symboliquement aussi, l'enjeu est de taille: dans les pays baltes, les trains circulent actuellement sur une voie à écartement large de 1 520 millimètres, héritage de l'URSS. Avec Rail Baltica, la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie rejoignent un réseau ferroviaire à écartement dit standard, tournant le dos au grand voisin russe.

De Londres à Helsinki en passant par Copenhague, une évidence s'impose: le train est bien plus qu'une infrastructure. Il est un révélateur des ambitions européennes et des solidarités possibles. À l'heure où le secteur des transports doit drastiquement réduire son impact environnemental, développer les connexions internationales en train doit être la priorité d'une politique des transports tournée vers l'avenir. ■

**La Suisse sur le quai?**

Fin 2025, l'Union européenne publiait son nouveau plan d'action pour le transport ferroviaire à grande vitesse. L'objectif est clair: rendre le train plus rapide, plus simple et plus accessible, afin d'en faire une alternative crédible à l'avion sur les courtes et moyennes distances.

Sur la carte des grands projets d'extension ferroviaire européens, on se réjouit de voir de nouvelles connexions prévues, par exemple vers Madrid et Lisbonne depuis Paris, mais on constate surtout que les lignes semblent contourner la Suisse. Interrogés par la SRF, les CFF confirment entretenir de bons contacts avec l'UE et préserver les intérêts helvétiques. Notre réseau ferroviaire figure parmi les plus performants du continent, ce qui pourrait expliquer que notre pays ne soit pas davantage impliqué dans les récentes réflexions. Quoi qu'il en soit, les investissements prévus par l'UE dans l'infrastructure ferroviaire est un bon signal pour l'avenir de la mobilité internationale.

## BERNE-ELBE

L'avion serait-il finalement plus écologique que le train ou la voiture pour une famille de quatre personnes? Pas du tout, comme le montre le calculateur environnemental des transports.

# Le train a tout bon

Quel est le moyen de transport le plus écologique pour voyager en Europe? Nous avons examiné trois destinations populaires, et l'avion constitue toujours le pire choix. Par Nelly Jaggi

**T**rains qui roulent au diesel, voitures rechargées à l'électricité produite avec du charbon, transbordeurs (*ferries*): autant de modes de transport guère respectueux de l'environnement. Finalement, l'avion ne serait-il pas le plus écologique pour des vacances sur l'île d'Elbe? Nous avons posé la question au Calculateur environnemental transport d'Énergie Suisse.

D'après les calculs réalisés pour plusieurs scénarios et destinations (voir gra-

phique), le train est presque chaque fois le meilleur choix. Cela même dans des pays qui n'utilisent pas ou presque pas de courant renouvelable pour leurs chemins de fer. La voiture électrique peut aussi représenter une bonne solution quand on voyage à plusieurs. Et l'avion demeure – et de loin – le pire choix d'un point de vue environnemental, que l'on s'envole pour l'île d'Elbe, Londres ou Barcelone.

Si vous aimez les chiffres, le calculateur en ligne vous permettra de compa-

rer plus de 200 moyens de transport et leurs émissions respectives. On peut personnaliser chaque mode de transport. Différents indicateurs (émissions de gaz à effet de serre, énergie primaire ou unités de charge écologique) peuvent servir pour la comparaison. Et si cela vous donne mal à la tête, prenez simplement le train lors de votre prochain voyage: aucun risque de vous tromper! Les émissions du transbordeur entre Piombino et Portoferraio, sur l'île d'Elbe, ne représentent presque rien par rapport à celles des autres parties du trajet. ■

### Berne – Île d'Elbe, 4 personnes, équivalents CO<sub>2</sub> par personne



Verdict: pour une personne voyageant seule, le train constitue le meilleur moyen de transport.

### Zurich – Londres, 2 personnes, équivalents CO<sub>2</sub> par personne



Verdict: le trajet en train dure 8 ½ heures. Le voyage en avion prend aussi une demi-journée en comptant le déplacement pour l'aéroport, l'attente et le transfert jusqu'au centre de Londres.

### Bâle – Barcelone, 6 personnes, équivalents CO<sub>2</sub> par personne



Verdict: pourquoi ne pas opter pour le bus de nuit Twiliner, depuis Berne ou Zurich? Il permet d'économiser deux nuitées sur place.

Toutes les données sont sur [calculateur-environnemental-transport.ch](http://calculateur-environnemental-transport.ch)

Informations supplémentaires sur [calculateur-environnemental-transport.ch](http://calculateur-environnemental-transport.ch)

# Bien préparer son voyage

Partir en train à travers l'Europe est une aventure qui peut sembler intimidante. Réservation de billets, inspirations, conseils: des passionné-es ont lancé leur propre plateforme pour rendre le voyage durable plus accessible. Propos recueillis par Nelly Jaggi et Camille Marion



## The Man in Seat 61

Avec son site «The man in seat 61», Mark Smith aide les voyageurs à se déplacer en train dans le monde entier. Il explique

les meilleurs itinéraires, les horaires des trains, les tarifs et comment acheter les billets.

**«J'ai lancé Seat 61 en 2001 pour combler le fossé entre la facilité avec laquelle je pouvais réserver des voyages en train dans toute l'Europe, et la difficulté à trouver quelqu'un dans l'industrie du voyage ou dans le secteur ferroviaire capable d'expliquer comment s'y prendre. Mon site s'adresse à toute personne souhaitant voyager de manière durable et agréable en train, que ce soit avec un budget limité ou en recherchant davantage de confort.»**

[www.seat61.com](http://www.seat61.com)



## Ebooqueen

Comment continuer à voyager sans être en décalage avec ses valeurs? Quatre étudiant-es ont créé «ebooqueen», agence de voyage durable spécialisée dans les séjours qui privilégient l'expérience, la lenteur et la rencontre. Co-fondatrice, Natacha Schuler participe aussi bien à la recherche de destinations et d'activités qu'au travail administratif de l'entreprise.

**Nous croyons qu'il est possible de voyager autrement, sans renoncer au plaisir ni à la découverte. Au contraire: plus conscientes, les expériences deviennent plus riches, plus humaines, plus marquantes. Nous accompagnons des couples, des familles, mais aussi des groupes scolaires pour lesquels nous concevons des voyages d'études hors des sentiers battus.»**

[www.ebooqueen.ch](http://www.ebooqueen.ch)



## Isochrone

Ingénieur chez FAIRTIQ, Aubry Cholleton a développé la plateforme «Isochrone» pendant son temps libre. L'outil

cartographique interactif permet de visualiser facilement quels lieux sont accessibles en transports publics en Suisse depuis un point de départ donné et dans un temps donné.

**«Le projet est né d'un constat simple: les outils existants permettent très bien de chercher un trajet entre une origine et une destination, mais ils sont moins adaptés lorsqu'on veut explorer, découvrir ou se faire une vue d'ensemble de l'accessibilité d'un territoire. Mon objectif est d'encourager l'usage des transports publics en Suisse en rendant cette accessibilité visible de façon simple, intuitive et interactive.»**

[www.isochrone.ch](http://www.isochrone.ch)



## Youth Alpine Interrail (YOALIN)

Lancé en 2018 par la CIPRA, le YOALIN permet à 100 à 150 jeunes chaque été de voyager durablement dans les

Alpes grâce à un pass Interrail offert. Caroline Begle est responsable de la communication (à gauche sur la photo avec l'équipe du projet).

**«Dans les Alpes, le secteur des transports représente environ un tiers des émissions. YOALIN, porté par l'urgence de répondre à la crise climatique, met en lumière le rôle essentiel des jeunes dans la transformation des habitudes de mobilité. Depuis son lancement, on compte près de 900 participant-es qui forment un réseau transalpin engagé.»**

[www.yoalin.org](http://www.yoalin.org)



## Chronotrains

Benjamin Tran Dinh est le fondateur de «Chronotrains», un outil d'exploration des destinations accessibles en train

en Europe. Il permet de découvrir, sur une carte interactive, quelles gares peuvent être atteintes en un budget temps donné.

**«Le projet a commencé par l'envie de créer une visualisation interactive des isochrones de chaque gare européenne, donc le territoire atteignable en train en une, deux, cinq heures. Ensuite, le site a évolué pour fournir une alternative à Google Flights pour le train en Europe. Il permet de trouver une destination de vacances ou de week-end, organiser un séminaire d'entreprise, planifier un voyage Interrail... Mais je remarque aussi qu'il est utile aux organisations qui souhaitent incorporer le train dans leurs déplacements d'entreprise.»**

[www.chronotrains.com](http://www.chronotrains.com)



## Nightride

Il y a deux ans, Timo Grossenbacher a fondé, avec deux amis, «Nightride», le premier moteur de recherche dédié aux

trains et bus de nuit en Europe. La plateforme permet une réservation simple et harmonisée.

**«Notre vision est celle d'une Europe où l'alternative durable est plus facilement accessible qu'un vol. L'Europe dispose déjà aujourd'hui d'un vaste réseau de trains et de bus de nuit, mais leur réservation s'avère en pratique fastidieuse et compliquée. Notre objectif est de lever cet obstacle pour la société.»**

[www.nightride.com](http://www.nightride.com)