



Le Matin Dimanche



17 mai 2020

N° 20 | FR. 5.-- € 4.60

(TVA 2,5% incluse)

JAA 1000 Lausanne 1



Miss Aniston
cartonne
L'actrice US
s'impose
en journaliste
star *Cultura*

Sommes-nous prêts à abandonner les vols en avion pour le train?

● La crise du Covid-19, ajoutée à celle du climat, pousse à investir dans le train à grande vitesse.

Une partie des transports pourrait bien ces prochaines années basculer des airs vers le rail. C'est la certitude de l'Association européenne pour le développement du transport ferroviaire, qui réclame un nouvel équilibre entre le train et l'avion. Cette redistribution se ferait au détriment des vols court-cour-

riers, qui saturent le ciel européen. De nombreuses destinations européennes pourraient - moyennant des investissements non négligeables - être reliées par des trains à grande vitesse. De gros efforts doivent encore être fournis en matière de coordination des systèmes techniques et de billetteries.

Les obstacles politiques sont aussi importants, mais la situation actuelle pourrait faire évoluer les mentalités. Selon une étude européenne d'UBS, les usagers seraient prêts à passer de l'avion au train à grande vitesse, mais il faudrait que les prix soient plus attractifs. *Pages 2-3*

Ils veulent remplac



Grâce au coronavirus, les trains à grande vitesse ont une belle carte à jouer pour séduire les passagers qui veulent se déplacer sur de courtes

MOBILITÉ L'électrochoc causé par la pandémie, conjugué au souci environnemental, joue en faveur du grand retour du train pour les courtes et moyennes distances.

IVAN RADJA
ivan.radja@lematindimanche.ch

Le Covid-19 a renforcé le sentiment que le «monde d'après», que nous abordons ces temps-ci, devait être repensé. Notamment sur le plan des transports, qui vit un véritable «momentum» en ce qui concerne la bascule d'une partie du trafic aérien vers le rail. C'est la conviction de l'Association euro-

péenne pour le développement du transport ferroviaire (AEDTF), qui, dès le 11 mai, premier jour du déconfinement, est montée au créneau en demandant «un nouvel équilibre» entre le train et l'avion, afin que le rail retrouve le «rôle majeur qu'il avait autrefois». «Il ne s'agit pas de mettre l'aviation à terre, précise le vice-président de la section suisse, Samuel Pellissier, mais de redistribuer les cartes: les long et moyen-courriers demeurent très importants, ne serait-ce que pour les exportations; par contre les court-courriers, qui saturent le ciel, peuvent et doivent être remplacés par des liaisons ferroviaires modernes, directes, et pratiques.»

L'AEDTF n'est pas la seule à faire ce constat. Une étude d'UBS, datée d'avril, prédit «une accélération du passage des avions aux trains à grande vitesse (TGV) en Europe et en Chine». Chiffres à l'appui: plus de

100 milliards d'euros seront investis dans l'Union européenne pour l'extension et l'amélioration du réseau ferroviaire ces dix prochaines années, pour les wagons, les voies, la signalisation et les gares. Dont 11 milliards en 2022 uniquement pour la construction de nouvelles rames à grande ou très grande vitesse, soit 3,5 fois plus qu'en 2016, et bien au-dessus des 5,9 milliards d'euros que prévoyait l'Union des industries ferroviaires européennes (Unife) avant la pandémie.

«Un créneau à prendre»

À elle seule, l'Allemagne a budgété 86 milliards d'euros. Une décision prise en été 2019, et que l'impact du coronavirus, qui contraint la chancelière Angela Merkel à injecter 10 milliards pour sauver Deutsche Bahn, ne remet pas en question, selon Cé-

Les gagnants, en chiffres

► Les entreprises de chemins de fer, et surtout les équipementiers, tels Alstom, qui vient de racheter la partie ferroviaire de Bombardier, le suisse Stadler, Talgo, Knorr-Bremse ou encore Siemens. Thales, fournisseur de matériel tant pour le rail que l'aviation, tire son épingle du jeu sur les deux tableaux.

10%

Le taux de croissance annuel du marché des trains à grande vitesse (TGV) à moyen terme. Croissance de 3% pour l'ensemble du rail.

800

Le nombre de TGV qui seront commandés ces dix prochaines années par l'Espagne, la France, l'Allemagne et l'Italie. À raison de 50 à 70 millions d'euros par rame, les constructeurs peuvent espérer entre 40 et 60 milliards d'euros de revenus en dix ans.

6

Toujours en milliards d'euros, les investissements qui seront consentis rien que pour la signalisation.

0,5%

La part du rail dans les émissions de CO₂ dues au secteur des transports en Europe (en 2017), celle de la route étant de 73%, du trafic maritime 13,5%, et de l'aviation, 14%.

23

En millions, le nombre de nouveaux passagers sur les TGV en Allemagne, en France, en Espagne et en Italie ces dix prochaines années. À quoi UBS ajoute 18 millions de passagers pour le

reste de l'Europe, soit un total de 41 millions de voyageurs supplémentaires, dont 28 millions auront abandonné l'avion et 13 millions la voiture.

300

En milliards d'euros, les investissements destinés à des projets visant à réduire les émissions de CO₂. Sans exclure qu'une partie soit détournée pour soutenir les industries du transport et du voyage, UBS ne pense pas que l'objectif de neutralité carbone en 2050 soit abandonné.

er les avions par des TGV



à moyennes distances. Philippe Lopez / AFP

line Fornaro, responsable du pôle de recherche industrielle pour l'Europe chez UBS: «Ces investissements sont planifiés sur le long terme, et rien n'indique que Berlin prévoie des coupes. Peut-être des retards.»

La fréquence journalière des lignes aériennes régionales de moins de 500 km a déjà baissé de 9,25% ces dix dernières années et de 1,7% pour les lignes de 500 à 700 km. «Il y a un créneau à prendre, notamment pour des liaisons vers les principales villes européennes, estime Samuel Pellissier. À condition de raccourcir les temps de trajet, grâce aux rames rapides, mais aussi en simplifiant les correspondances.» Actuellement, un trajet en train Genève-Londres dure 7 h 10, temps qui pourrait être ramené à 6 h 20 en supprimant le changement de gare à Paris. «De même, un train direct au départ de Genève peut vous amener

à Amsterdam en 7 h 30 au lieu de 8 h 15 par Paris ou 10 h 15 avec changements à Bienne et à Bâle, et de plus en desservant Marne-la-Vallée, c'est-à-dire Euro Disney, l'aéroport Charles-de-Gaulle et Bruxelles.»

La desserte de stations intermédiaires, plus fine que dans le transport aérien, est l'un des atouts mis en avant par les défenseurs du rail. Ainsi, un Genève-Barcelone qui desservirait Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble, Valence et Toulouse «permettrait d'assurer la vente de chaque siège, y compris en plusieurs fois dans la mesure où des passagers ne feraient que l'un des tronçons», souligne William Lachenal, président de l'AEDTF pour l'Europe.

Coupler wagons de marchandises et de passagers, comme cela se faisait autrefois, est aussi une solution pour rentabiliser les lignes, notamment pour les trains de nuit. C'est le combat mené par l'association européenne Lunatrain, dont fait partie la conseillère nationale (Vert'lib/VD) Isabelle Chevalley: «Sur ce point, notre projet d'ouvrir une ligne de Francfort à Barcelone, via Bâle, Berne et Genève, avec des rames mixtes voyageurs/marchandises, vient de recevoir 100'000 euros pour l'étude de faisabilité de la part des régions françaises concernées et de la SNCF. Mais pas 1 franc des CFF.»

Au départ de Genève, le TGV a les moyens de remplacer l'avion pour des villes comme Lyon (100 km), Zurich (230 km), Milan (270 km), Nice (300 km) ou Paris (400 km). De même que Bruxelles (525 km), Barcelone (625 km) ou Amsterdam (685 km). Selon un sondage effectué par UBS auprès de 1000 personnes, les passagers seraient prêts à passer 5 à 6 heures dans le train pour des voyages d'agrément, voire jusqu'à 8 h. Pour les déplacements professionnels, cette tolérance serait de 4 h, contre les 2 h à 3 h qu'un certain consensus estimait jusqu'à maintenant.

Le facteur temps n'est en outre pas toujours prépondérant, notamment pour les voyages d'affaires. Bien que des vols cadencés relient Paris et Londres en 1 h 20, «75% des passagers prennent le train via l'Euro-tunnel, qui effectue le même trajet en 2 h 20, mais sans les inconvénients de l'enregistrement et de la navette entre l'aéroport et le centre-ville», observe l'étude. Elle conclut que «les trains offrent le moyen de transport le plus efficace dans une fenêtre de voyage de quatre heures».

Aviation impactée

L'aviation sera en conséquence durement impactée sur ce segment, et le taux de croissance annuel des voyages intra-européens et intra-chinois pourrait chuter de 1,7 à 4 points de pourcentage, prévoit la banque. Le taux de croissance du trafic aérien mondial devrait se contracter à quelque 4,6% par an, contre environ 5,1% selon les estimations des équipementiers et analystes antérieures à l'éclosion du Covid-19. Un scénario selon lequel les compagnies aériennes économiseraient jusqu'à 3,4 millions de tonnes de CO₂ en réduisant la flotte de 2000 unités. De plus, «elles devront aussi changer leurs appareils pour des avions moins polluants», rappelle Céline Fornaro. Mais, avertit UBS, «la baisse sans précédent

du trafic et des revenus pendant la pandémie» laissera probablement «moins de liquidités pour financer les améliorations techniques». La carte de la collaboration sera dès lors plus intéressante que jamais, à l'image de ce qui se fait déjà entre Lufthansa et Deutsche Bahn pour certains trajets.

Obstacles techniques et politiques

Si les voyants macroéconomiques sont au vert pour le rail, de nombreux obstacles demeurent. Le coût des billets tout d'abord, qui ne peuvent rivaliser avec ceux des compagnies low cost. «Mais les billets dégriffés pour l'Europe existent, qui peuvent offrir jusqu'à 60%, 70% de rabais si l'on s'y prend assez tôt», nuance Samuel Pellissier. Sur ce point, la libéralisation du rail européen pour le trafic national passagers, déjà entamée en Suède ou en Grande-Bretagne, prévue cet été en France et en décembre en Espagne, devrait changer la donne. «Trop de grandes compagnies sont des monopoles d'État, et cette libéralisation va ouvrir la voie à de nombreux opérateurs privés, qui, soucieux de rentabilité, vont accélérer la transformation du réseau, et œuvrer à la mise en place de tarifs compétitifs», analyse William Lachenal.

«Trop de compagnies sont encore des monopoles d'État, mais la libéralisation du marché va ouvrir la voie aux opérateurs privés»

William Lachenal, président pour l'Europe de l'AEDTF

Ensuite, une billetterie simplifiée, comme pour les avions, est primordiale. «Il n'existe souvent pas de possibilités de réservation uniformes pour les voyages plus complexes en raison du manque de coopération internationale entre les compagnies de chemin de fer», déplore l'Association transports et environnement (ATE). Qui a lancé une pétition «demandant au Conseil fédéral de collaborer avec l'Union européenne (UE) «afin de rendre les différents systèmes de vente de titres de transport des entreprises ferroviaires européennes entièrement compatibles et librement accessibles entre eux.

Enfin, il faudrait des normes unifiées en ce qui concerne les gabarits (longueurs des trains), les écartements de voie, et surtout la signalisation en cabine. Obligatoire à grande vitesse car l'œil humain ne peut plus mémoriser les signaux extérieurs, elle varie d'un pays, voire d'une compagnie à l'autre, ce qui empêche techniquement le TGV Lyria d'aller au-delà de Lausanne. «Ces dossiers doivent être empoignés par la Commission européenne des transports, constate William Lachenal. Mais une fois les décisions prises à l'unanimité de ses membres, ce qui n'est pas gagné, elles doivent être votées par le Parlement, et les pays ont cinq ans pour les appliquer.»

Les usagers veulent des trains moins chers

Une enquête réalisée sur mandat de l'Association transports et environnement (ATE) le confirme: il existe une forte demande pour des liaisons internationales, notamment en train de nuit. Plus de 60% de la population voyagerait volontiers ainsi en Europe, mais l'offre fait encore défaut.

Toujours selon l'ATE, le temps de trajet ou les prix ne sont pas les problèmes principaux pour un basculement de l'avion vers le train. Mais il n'existe souvent pas de possibilités de réservation uniformes pour des voyages plus complexes, en raison du manque de coopération internationale entre les compagnies de chemin de fer.

La Fédération romande des consommateurs (FRC) abonde dans ce sens: «Avec ces contraintes, le train n'est pas encore très attractif, ou seulement pour un nombre limité de destinations, explique Robin Eymann, responsable de la politique économique à la FRC. Il manque une volonté politique de mettre en place véritablement une stratégie pour proposer des offres intéressantes aux consommateurs.»

Pour cette raison, l'ATE a lancé une pétition afin que le Conseil fédéral collabore avec l'Union européenne à ce niveau-là. Selon son sondage, les Suisses qui envisagent de prendre le train visent avant tout les pays voisins: l'Allemagne représente 60% des réponses, l'Italie près de la moitié, l'Autriche 42% et la France 37%.

Espoir de prix plus attractifs

Dans son étude «En train ou en avion? Le dilemme du voyageur après le Covid-19 et dans un contexte de changement climatique préoccupant», UBS passe en revue les principaux critères qui conditionnent le passage de l'avion au train pour les voyageurs allemands, italiens, espagnols et français.

Entre différents facteurs - avoir plus d'informations sur l'impact du trafic aérien sur le climat, l'opinion publique sur les voyages en avion, le confort, l'augmentation de l'offre, la durée des voyages et la disponibilité des infrastructures -, ce sont des prix plus bas qui arrivent, malgré tout, en tête de liste. Entre 55% et 60% des sondés estiment que cela pourrait les convaincre de voyager en train plutôt qu'en avion.

Reste maintenant aux autorités ferroviaires de s'accorder et de coordonner leurs efforts pour améliorer leurs offres. Car celles-ci devront s'adresser à un large public et répondre aux attentes des nombreux segments de la clientèle.

Au regard des différents sondages déjà effectués, des options plus abordables qu'aujourd'hui seront nécessaires. En Suisse, la régie fédérale devra agir vite si elle souhaite imposer le transport ferroviaire comme une alternative crédible au trafic aérien. CLÉMENT BONARD

Les combinaisons perdantes

► Les compagnies d'aviation spécialisées dans les lignes régionales, de même qu'une partie des opérations de certains opérateurs low cost. Du côté des constructeurs, Airbus ou Embraer, qui ont investi dans de nouveaux avions moins polluants, sont mieux positionnés pour résister au changement que Boeing, très mal placé.

14% La part de l'aviation pour les émissions de CO₂ dans le secteur des transports en Europe.

196 Le nombre d'avions monocouloirs en moins mis en circulation chaque année par l'Europe, les États-Unis et la Chine, selon une estimation d'UBS. Soit 12% d'avions de moins que prévu. Avant le Covid-19, les équipementiers tablaient sur 129 à 230 nouveaux avions par an dans ce segment. Au total, 2000 avions en moins mis en circulation par année. Cette diminution permettrait d'économiser jusqu'à 3,4 millions de tonnes de CO₂ par an.

4,6% Le taux de croissance du trafic aérien mondial devrait plafonner à 4,6% par an au lieu de 5,1% jusqu'en 2028. Soit 6,1% en Chine, 2,8% aux États-Unis, et 0,1% pour le trafic intra-européen.

500 Les lignes de moins de 500 km ont déjà vu la fréquence des vols baisser de 9,2% ces dix dernières années. Quant à la fréquentation de ces mêmes li-

gnes, elle s'est déjà érodée de 14,6% durant la même période.

67% La proportion d'avions neufs en Europe, c'est-à-dire âgés de moins de 15 ans. En Chine, 94% de la flotte est âgée de moins de 15 ans. 21% des avions de ligne européens ont entre 15 et 20 ans, et 12% ont plus de 20 ans. Aux États-Unis, l'état des appareils est encore plus préoccupant: seuls 52% des avions ont moins de 15 ans.

Qu'est-ce qui vous ferait prendre le train plutôt que l'avion

