

# LE TEMPS



La gare centrale de Stockholm le 7 mars 2018.  
© BELGA/AFP

CLIMAT

## En Scandinavie, le «flygskam» défie le transport aérien

Par souci environnemental, les voyageurs sont de plus en plus nombreux à céder au «flygskam» – «la honte de prendre l'avion» – et plébiscitent le train

5 minutes de lecture

Frédéric Faux, Stockholm

Publié mercredi 3 avril 2019 à 10:33, modifié mercredi 3 avril 2019 à 10:34.

Gino, Italien installé depuis sept ans à Stockholm, et Saana, son amie finlandaise, auraient toutes les raisons de prendre un des nombreux vols low cost qui leur permettraient de rejoindre leurs familles respectives. Mais pas en 2019: «Nous avons décidé cette année de ne pas prendre l'avion, explique Gino. Nous sommes inquiets pour le climat et nous avons voulu faire quelque chose de concret. Alors pour les vacances de Pâques à Turin, ce sera trente-sept heures de train, rien que pour l'aller. Ma famille en Italie est très sceptique, mais mes collègues de travail, à Stockholm, m'encouragent... Beaucoup envisagent de faire la même chose.»

L'époque où l'on prenait sans se poser de questions l'avion pour un week-end – à quelques dizaines d'euros le billet – ou pour une simple réunion de travail dans une ville voisine est-elle révolue? Les adeptes suédois du *flygskam* – «la honte de prendre l'avion», pour des raisons environnementales – commencent à le penser. L'avion ne contribue qu'à 2 à 3% des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>, mais son impact sur le climat est en moyenne quinze fois plus important que celui du train. Un avantage encore plus marqué pour les trains français ou suédois, qui utilisent de l'électricité d'origine nucléaire ou hydraulique.

**Lire aussi:** Une nouvelle vague de marcheurs pour le climat

### «La fierté du train»

Se basant sur ce constat, et après un premier voyage en train à Berlin et en Italie, la Suédoise Susanna Elfors a pris l'initiative en 2014 de créer un groupe Facebook dénommé Tagsemester, «les vacances en train». «Le marché du rail est resté très national et il n'y a pas de système de réservation commun, sauf dans quelques pays frontaliers, raconte-t-elle. Alors au début il s'agissait de s'échanger des tuyaux sur la façon la plus économique et la plus pratique de voyager en train en Europe... Et puis, l'année dernière, les choses se sont emballées.»

Tagsemester compte en effet aujourd'hui 74 000 membres, avec des groupes similaires apparus en Norvège et en Finlande. Le mouvement, surtout, a été popularisé par des figures médiatiques qui ont affiché ouvertement leur *flygskam*. En janvier dernier, la jeune activiste du climat Greta Thunberg s'est ainsi rendue au Forum économique de Davos en train, depuis Stockholm. Björn Ferry, ancien biathlète et commentateur sportif pour la télévision publique suédoise, a décidé de ne plus prendre l'avion pour rejoindre les sites de compétition, où qu'ils soient en Europe.

En mai dernier, c'est la ministre de la Culture suédoise qui entreprenait un voyage de travail de dix jours, en train, à travers l'Europe. «Ces voyageurs ont changé leurs habitudes et utilisent maintenant le train pour partir en

vacances, mais aussi pour leurs déplacements professionnels, se félicite Susanna Elfors. Et quand, en plus, ils s'en vantent sur les réseaux sociaux, on appelle ça le *train brag*, «la fierté du train».

**Lire également l'opinion:** Ce que Greta Thunberg a changé

Samedi dernier, la Stockholmsoise organisait dans sa ville un salon des «vacances en train», une première en Europe. Car le *flygskam*, en Suède, a déjà impacté l'industrie des transports. Alors que le trafic aérien a commencé à fléchir sur certaines lignes intérieures, SJ, la compagnie ferroviaire historique, bat ses records de fréquentation avec une croissance de +4,5% en un an pour la clientèle d'affaires et de +11% pour les trains de nuit. «Un trajet entre Stockholm et Göteborg, les deux principales villes de Suède, c'est trois heures, contre une heure en avion, rappelle Lina Elström, chargée de clientèle chez SJ. Mais pendant ces trois heures, vous pouvez travailler sur une vraie table, avec le wi-fi. Et quand vous ajoutez les contrôles à l'aéroport, l'attente, le choix de l'avion n'est plus si évident.»

### **Le retour des trains de nuit**

Le gouvernement suédois, qui a annoncé sa volonté d'atteindre la neutralité carbone en 2045, accompagne aussi ce mouvement. Depuis un an, il prélève sur les billets de tous les passagers partant d'un aéroport suédois une taxe s'élevant de 6 à 40 francs, et il incite les compagnies aériennes à mélanger du biocarburant à leur kérosène. Désireux d'améliorer l'offre ferroviaire, il vient aussi d'annoncer de prochains appels d'offres pour des trains de nuit, quotidiens, qui relieront Stockholm et différentes capitales européennes. «Il faut améliorer l'offre car si tout le monde prenait l'avion comme les Suédois, qui volent cinq fois plus que les autres Européens, on passerait complètement à côté de l'Accord de Paris sur le climat», reconnaît Isabella Lövin, la ministre de l'Environnement.

**Lire aussi:** Greta Thunberg: «Les adultes se sentent coupables quand un enfant leur dit qu'ils volent son futur»

Le fait qu'il est beaucoup plus facile et souvent moins cher d'acheter un billet d'avion pour traverser l'Europe que de faire le même voyage en train ne doit aussi plus être une fatalité. Comme le souligne Jakop Dalunde, député européen très investi dans la cause du ferroviaire, «c'est l'absence de taxes sur le kérosène et les subventions des aéroports versées aux low cost qui expliquent cette différence de prix. Il faut aussi que les compagnies nationales de train ouvrent leur système de réservation pour que l'on puisse acheter un Stockholm-Zurich avec un seul billet, poursuit-il, comme on le fait pour l'avion.»

Car ces frontières – terrestres et administratives – sont encore le plus grand obstacle au développement du train. Au salon Tagsemester, les initiés ont ainsi partagé leurs tuyaux sur la carte Interrail, les arcanes du site internet de la Deutsche Bahn, ou les subtilités de réservation du TGV en France. A l'image d'Ellinor Ekke, qui part tous les hivers de la gare de Stockholm pour les stations de ski des Alpes. Ou Helen Tronstad, qui a rejoint par le rail... la Thaïlande, autre destination très prisée des Suédois.

Karin Bagge, elle, a plus simplement mis le cap au sud avec son mari et ses quatre enfants: «L'Allemagne, la Suisse, et puis Venise... Le train est plus respectueux de l'environnement, mais c'est aussi une autre façon de voyager, insiste-t-elle. On est beaucoup plus proche des pays traversés, de la culture, on parle aux gens dans les trains locaux, on peut s'arrêter en chemin. C'est une rencontre avec l'Europe beaucoup plus profonde qu'avec l'avion.»