

Les Suisses prennent trop l'avion, la solution passe par le train de nuit

● En Suisse, on prend deux fois plus l'avion que chez nos voisins. Les court-courriers low-cost concurrencent directement les chemins de fer. Un appel est lancé pour favoriser les liaisons nocturnes.

PHILIPPE RODRIK
philippe.rodrik@lematindimanche.ch
BENJAMIN KELLER
benjamin.keller@lematindimanche.ch

Les Suisses prennent deux fois plus l'avion que les Français ou les Italiens. Et impactent fortement le climat. Parmi l'ensemble des activités humaines, la contribution du transport aérien au réchauffement est de 5% au niveau mondial et de 18% en Suisse! Inquiets de cette situation, une centaine d'organisations, d'associations et de partis, dont le PS et les Verts, ont adressé lundi une lettre ouverte à la conseillère fédérale Doris Leuthard, responsable des Transports et de l'Environnement, pour que la Suisse adapte d'urgence sa politique. Ils demandent la promotion des trains de nuit, constituant à leurs yeux une alternative réaliste et bien plus respectueuse du climat. De surcroît considérée comme compétitive, par de nombreux experts, pour des distances jusqu'à 1500 kilomètres.

La force du low-cost en Suisse
Diverses raisons expliquent pourquoi les Suisses volent autant. Le pouvoir d'achat élevé n'est pas le seul facteur. L'offre low-cost est très développée dans le pays. EasyJet y détient près d'un quart des parts de marché et environ la moitié à Genève, où la compagnie a commencé ses opérations en juillet 1998. Autres éléments: des aéroports proches des principaux bassins de population, des habitants aux origines multiples et une économie tournée vers l'étranger. «Une grande partie des déplacements se fait pour des raisons professionnelles ou pour rendre visite à la famille», explique le géographe Sébastien Munafò, du bureau d'études 6T, à Genève.

Plus de 80% des vols au départ de la Suisse desservent une destination européenne. «Et environ 40% d'entre eux parcourent une distance de moins de 800 km, donc faisable en train», indique Florian Egli, vice-président du think tank sur la politique étrangère suisse Foraus, et chercheur en financement des énergies renou-

velables à l'EPFZ. Porte-parole des CFF, Christian Ginsig confirme déjà le vif intérêt de son entreprise pour l'accueil de nouveaux exploitants de trains de nuit sur le réseau ferroviaire suisse (lire l'encadré).

Mais ce n'est pas gagné d'avance. «À l'heure actuelle, il est souvent plus facile de prendre un avion qu'un train», observe Florian Egli. Je me suis récemment rendu en train à Bruxelles pour une conférence. À Paris j'ai dû changer de gare et de compagnie de chemins de fer. C'est ultracompliqué. Si j'avais eu des bagages, je ne sais pas comment j'aurais fait.»

Une taxe sur les billets d'avion
Les signataires du courrier à Doris Leuthard dénoncent «la concurrence déloyale» dont l'avion profite face au train. Les vols internationaux échappent à la taxe sur le CO₂, à la TVA et à l'impôt sur le carburant. L'absence d'impôt sur le kérosène, au niveau mondial, trouve son origine dans la Convention dite de Chicago, datant de 1944. Une époque où la relance de l'économie mondiale relevait de l'urgence. Le transport aérien est aussi absent des accords internationaux sur le climat, comme ceux de Kyoto et de Paris. L'encadrement des émissions est géré par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le plan d'action de cette dernière, auquel a adhéré la Suisse, prévoit une hausse du rendement du carburant de 2% par an jusqu'en 2050 et une croissance neutre en carbone dès 2020, via des compensations d'émissions. Pour Thibault Schneeberger, chargé de campagne d'Activ-traffic, c'est insuffisant. «Il faut une diminution.» La coalition veut que la Suisse prélève une taxe sur les billets d'avion (comme c'est le cas dans plusieurs pays européens) et qu'elle s'engage au niveau international en faveur d'un impôt sur le kérosène.

Le poids des taxes sur les billets
Le but d'une taxe sur les billets d'avion est de diminuer la demande et de dégager de

«À l'heure actuelle, il est souvent plus facile de prendre un avion qu'un train»

Florian Egli, vice-président du think tank sur la politique étrangère suisse Foraus, et chercheur à l'EPFZ

l'argent pour investir dans les énergies propres. Selon l'Alliance-Environnement, une hausse de 10% des prix des billets permettrait de réduire les émissions de 3%. «L'impact réel s'avère certes difficile à calculer, constate Florian Egli, de Foraus, mais taxer les billets est une piste intéressante.»

La vice-présidente des Verts, Lisa Mazzone, imagine un émolument de 30 à 100 francs selon la distance. Jusqu'à un tiers de ces montants financerait des mesures de réduction des émissions. Le solde irait à la population et à l'économie.

Gros enjeux au Parlement
Ces revendications ne sont pas nouvelles. Si elles reviennent sur le tapis, c'est notamment parce que la nouvelle loi sur le CO₂ est en cours d'élaboration au Parlement. Le texte prévoit d'intégrer l'aviation dans le système helvétique d'échange de quotas d'émission, dans le cadre de son couplage avec celui de l'Union européenne.

Comme pour 56 grandes entreprises actuellement, les droits d'émission des compagnies aériennes opérant en Suisse et vers l'Espace économique européen seraient plafonnés et la limite serait abaissée progressivement. Ces transporteurs devraient compenser tout dépassement via l'achat de droits d'émission ou de certificats. «Le problème, c'est que c'est trop bon marché et l'effet attendu quasi nul», juge Lisa Mazzone. La Genevoise va se battre avec d'autres députés de gauche pour inclure la taxe sur les billets dans la loi.

EasyJet et Swiss sont contre
Les deux principales compagnies aériennes actives en Suisse, EasyJet et Swiss, ne croient pas aux vertus de nouvelles taxes. «Les études démontrent que la suppression de taxes visant les passagers des compagnies aériennes est propice au développement de l'emploi et de la croissance économique», relève la compagnie britannique. La filiale de Lufthansa partage au moins en partie les réserves d'EasyJet. «Les redevances sur les billets ou les taxes sur le transport aérien peuvent avoir des conséquences économiques indésirables. En Suisse, de nouvelles redevances inciteraient vraisemblablement les voyageurs à utiliser des aéroports étrangers.»

Swiss et EasyJet ne sauraient, quoi qu'il en soit, se dispenser de précautions environnementales. Les deux transporteurs modernisent régulièrement leur flotte afin de réduire leur consommation de carburant et l'empreinte carbone de leurs vols.

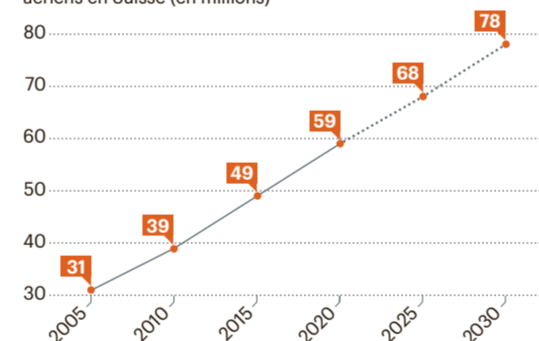


40% des vols depuis la Suisse parcourent moins de 800 km. Ce qui serait faisable en train. ÖBB

Toujours plus utilisé, l'avion est le moyen de transport le plus polluant

Boom du nombre de passagers aériens

Évolution du nombre de passagers aériens en Suisse (en millions)



Les Suisses volent deux fois plus que leurs voisins

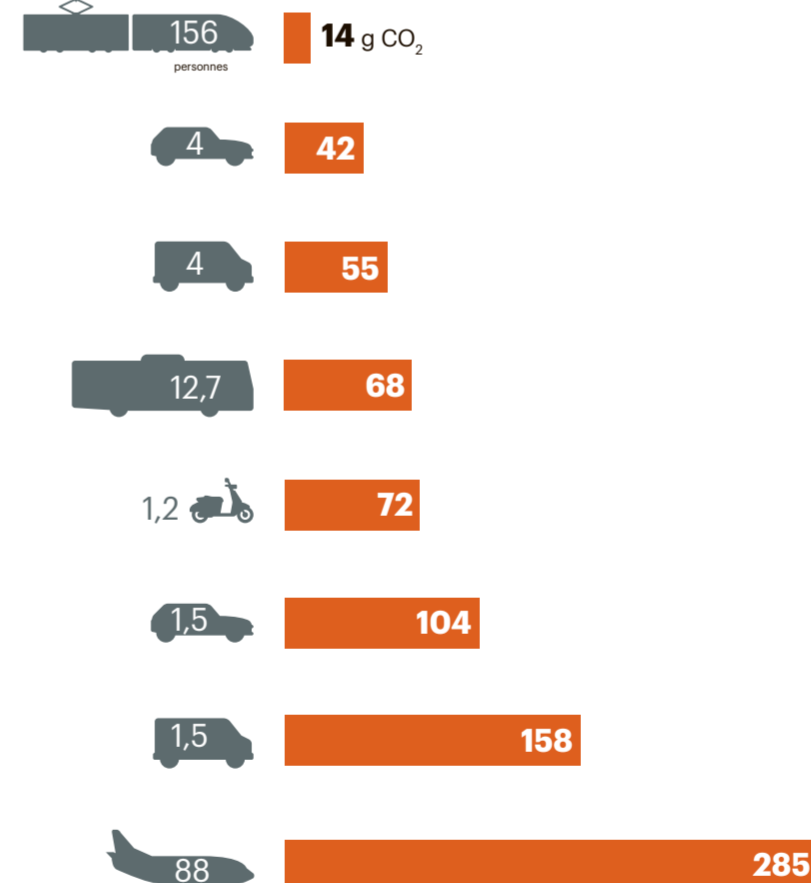
Nombre annuel de vols par habitant (départs ou arrivées)

1. Norvège*	10,4
2. Suisse	5,5
3. États-Unis	4,6
4. Royaume-Uni	3,6
5. Pays-Bas	3,5
6. Autriche	3,1
7. UE	2,6
8. Allemagne	2,5
9. Pays voisins de la Suisse	2,5
10. Italie	2,4
11. France	2,4
12. Chine	0,6

* La Norvège arrive en tête en raison du grand nombre de vols internes dus à la taille du pays

Le train nettement plus écolo que l'avion

Grammes de CO₂ rejetés par kilomètre et par personne selon le véhicule aérien et le nombre de passagers



SOURCE: OPS / INTRAPLAN / EEA

Des Suisses préfèrent déjà le train à l'avion

Un sondage de la Fondation suisse de l'énergie, réalisé en octobre 2017, montre qu'un quart des Suisses a renoncé au moins une fois à un vol au cours des deux années précédentes pour des raisons écologiques. «Je ne prends l'avion que s'il n'existe aucune liaison terrestre, sinon je privilégie le train», explique par exemple Lucie Fehlbaum. En s'organisant assez tôt, ça ne revient pas forcément plus cher.» La Genevoise de 25 ans ne voit que des avantages au train. «Contrairement à l'avion, on a vraiment l'impression de voyager. Ce n'est pas la même chose que de passer d'un duty free à un autre en claquant des doigts.»

Autre exemple, la directrice d'un bureau d'études lausan-

nois, organisant chaque année un week-end à l'étranger pour ses collaborateurs, raconte pour sa part que, pour le prochain, certains ont demandé à partir en train. Comme la destination choisie est l'Angleterre, ils devront partir le jeudi matin déjà, alors que le reste du groupe décollera le soir. Et ils se leveront à l'aube le dimanche pour rentrer. «C'est la première fois que ce cas de figure se présente», s'amuse la responsable conciliante.

Le géographe Sébastien Munafò sent l'émergence d'une certaine sensibilité à la question dans une partie de la population plutôt urbaine et formée. «Mais elle n'est pas encore assez forte pour changer la donne.» B.K

Les défis d'un avenir propre

AVION ÉLECTRIQUE Les compagnies aériennes se préparent déjà à l'avion électrique. EasyJet croit notamment aux chances d'un des projets de la start-up américaine Wright Electric. Il s'agit d'un aéronef commercial entièrement électrique et voué, d'ici à 2027, à des vols sur une distance d'environ 530 km. L'équivalent de Genève-Paris, de Genève-Nice ou de Genève-Bruxelles.

CARBURANT VERT Des scientifiques suisses mènent les recherches les plus avancées sur l'élaboration d'un kérosène synthétique, entièrement renouvelable et neutre en matière d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂). Il serait, de surcroît, disponible à l'infini ou presque. Ce carburant prometteur est en effet fabriqué avec de l'eau et du CO₂, cock-

tail poussé à une température de 1500 degrés avec un réacteur solaire. Ces travaux sont menés sous la direction de Philipp Furler, à l'école polytechnique fédérale de Zurich. Avec le soutien de l'Union européenne.

SANS NOUVELLE CENTRALE NUCLÉAIRE Les CFF confirment déjà leur vif intérêt de voir de nouveaux exploitants de trains de nuit emprunter le réseau ferroviaire suisse. La direction assure en outre que la satisfaction de besoins électriques accrus, notamment, ne nécessiterait pas la construction de centrales nucléaires supplémentaires. «Environ 90% de nos opérations sont actuellement effectuées avec de l'énergie hydraulique», précise le porte-parole des CFF Christian Ginsig. P.RK

Renaissance des trains de nuit au départ de la Suisse

Les trains de nuit continuent de nous faire voyager sur les voies de la littérature et du cinéma. De prolonger aussi de fortes nostalgies. Leur mort est pourtant annoncée depuis le début du XXIe siècle en Europe occidentale. D'émouvants souvenirs nous le confirment, comme le dernier départ pour Moscou à Genève Cornavin durant ces deux dernières décennies. Ou le dernier Båle-Copenhague en novembre 2014. Deux facteurs ont tout particulièrement favorisé ce déclin:

la concurrence des compagnies aériennes à bas coût et une politique de chemins de fer visant à transférer la clientèle des trains de nuit sur les lignes à grande vitesse. Actuellement, une expérience au départ de la Suisse démontre pourtant le réel potentiel commercial des trains de nuit, à l'ouest du Vieux-Continent.

En automne 2016, les chemins de fer allemands (Deutsche Bahn, DB) décident d'abandonner l'exploitation de leurs trains de nuit. Les che-

mins de fer autrichiens (Österreichische Bundesbahn, ÖBB) reprendront la moitié de ces lignes dès le début de l'année suivante. ÖBB assure désormais tout ce qui reste de l'offre en trains de nuit en Suisse.

Il s'agit de quatre destinations, toutes au départ de Zurich: Budapest (Hongrie), Zagreb (Croatie), Hambourg et Berlin (Allemagne). Pour ces voyages, les tarifs les plus bas oscillent entre 29 et 39 euros (de 34 fr. 50 à 46 fr. 40). Après 1 million de passagers en 2016

sur ces trains de nuit avec DB, ÖBB prévoirait d'en transporter cinq fois plus d'ici à 2020.

Actuellement quatre pays européens investissent en force dans le développement de leur offre ferroviaire nocturne. Il s'agit, en plus de l'Autriche, de la Suède, de la Finlande et de la Russie. En Suisse, la reprise d'habitudes liées aux trains de nuit dépend justement d'initiatives de partenaires étrangers, notamment du fait de réalités géographiques. P.RK