

# Voyages : la Belgique peu connectée par le train aux autres grandes villes européennes

Alors que les vacances approchent, un rapport de Greenpeace démontre que l'offre de trains pour voyager en Europe est bien inférieure à ce qu'elle pourrait être. Et surtout qu'elle est largement concurrencée par l'avion, pourtant plus polluant... Article réservé aux abonnés



BELGA. **Info « Le Soir »** -

Par [Gil Durand](#), [Benoît July](#)

Publié le 2/07/2024 à 06:00 Temps de lecture: 1 min

Est-il plus facile de partir en train ou en avion en vacances en Europe ? La réponse est claire pour les départs depuis la Belgique : des trains directs ne relient Bruxelles qu'à onze de 44 grandes villes européennes alors qu'en avion, des vols directs sont disponibles pour 41 d'entre elles. C'est ce qu'il ressort du rapport « Connection Failed » réalisé par Greenpeace. Dans le détail : depuis Bruxelles, il est possible de se rendre dans sept villes européennes (Amsterdam, Cologne, Londres, Luxembourg, Lyon, Marseille et Paris) par trains directs de jour ; quatre (Berlin, Munich, Prague et Vienne) via un train de nuit. Trop peu, estime Greenpeace, car 17 villes supplémentaires pourraient être accessibles « en direct » via des trajets de moins de 12 heures (Barcelone, Birmingham, Bratislava, Copenhague, Edimbourg, Hambourg, Madrid, Milan et Zurich) ou compris entre 12 et 18 heures (Budapest, Ljubljana, Naples, Rome, Stockholm, Valence, Varsovie et Zagreb).

Pour l'organisation de défense de l'environnement, cette situation « incite à choisir l'avion plutôt que le train malgré les effets néfastes du secteur aérien sur le climat ». C'est que le bilan carbone du secteur est loin d'être anodin : près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en Europe (23,4 % en Belgique) sont dues aux déplacements de personnes et de marchandises. Et si le transport routier caracole en tête de ces émissions (72 % de la pollution de ce secteur au niveau européen, 96 % en Belgique), l'aviation pèse malgré tout pour plus de 13 % dans le bilan européen, bien loin devant les anecdotiques émissions du rail (0,3 %). A noter : les émissions belges dites domestiques du transport ne prennent pas en compte les émissions internationales imputées à la Belgique : si ces dernières entraient dans la comptabilité territoriale, le total belge augmenterait de 20 % à cause de l'aviation, essentiellement pour le transport de passagers.

## Six fois plus de directs en avion qu'en train entre les villes européennes

Des trains directs ne relient Bruxelles qu'à **11** des 44 autres villes étudiées, alors que 41 villes peuvent être atteintes depuis notre capitale par un vol direct.

Greenpeace montre qu'en utilisant les infrastructures ferroviaires existantes, **17** villes supplémentaires pourraient être directement reliées depuis Bruxelles en train.

**Destinations possibles depuis Bruxelles par trains directs de jour** —> Amsterdam, Cologne, Londres, Luxembourg, Lyon, Marseille, Paris

**Destinations possibles depuis Bruxelles par trains directs de nuit** —> Berlin, Munich, Prague, Vienne

**Liaisons ferroviaires directes potentielles en moins de 12 heures** —> Barcelone, Birmingham, Bratislava, Copenhague, Edimbourg, Hambourg, Madrid, Milan, Zurich

**Liaisons ferroviaires directes potentielles entre 12 et 18 heures** —> Budapest, Ljubljana, Naples, Rome, Stockholm, Valence, Varsovie, Zagreb

À lire aussi [Le vrai ou faux : l'aviation pèse-t-elle peu dans les émissions mondiales de CO2 ?](#)

« La Belgique est au centre de l'Europe et Bruxelles, capitale de l'Union européenne, c'est étonnant d'être si peu connecté », regrette Nadia Cornejo, porte-parole et conseillère politique pour Greenpeace Belgique. « Le futur gouvernement belge doit réduire les frais que les opérateurs des trains doivent payer à l'opérateur ferroviaire tout en maintenant les subventions de soutien aux opérateurs de trains de nuit. Il devra aussi travailler à augmenter le nombre de liaisons ferroviaires directes et améliorer la coopération internationale en la matière. » Une coopération qui paraît indispensable car la situation de Bruxelles n'est pas isolée : les conclusions belges sont largement transposables au niveau européen.

Dans son analyse de près de mille itinéraires entre 45 grandes villes européennes, Greenpeace répertorie seulement 12 % des trajets desservis par des trains directs contre 69 % par un vol, soit quasiment six fois moins. Pourtant, selon l'organisation environnementale, le nombre de trains directs en Europe pourrait être facilement triplé pour atteindre 305 liaisons ferroviaires, contre les 114 actuellement opérationnelles. La conseillère politique ajoute : « Les opérateurs ont des fonctionnements différents selon les pays, pour les types de wagons, les systèmes de sécurité, les taxes imposées aux passagers du train, etc. Toutes ces différences créent des freins supplémentaires. Pourtant, améliorer les connexions, c'est augmenter l'utilisation du train. »

## Des ventes en hausse

Une offre plus ample permettrait-elle effectivement de doper la demande ? L'analyse de Greenpeace est partagée par les professionnels du tourisme. « Les offres actuelles sont rarement concurrentielles vis-à-vis de l'avion et les gens le savent bien », regrette Sébastien Crucifix, secrétaire général de l'Upav, l'union professionnelle du secteur. « Il est donc rare que des touristes poussent les portes de nos agences en recherchant ce type de transport en particulier. Celles et ceux qui sont particulièrement convaincus par les avantages du train font d'ailleurs leurs recherches et leurs réservations de leur côté. »

Des recherches qui passent notamment par les sites des agrégateurs ou des sociétés de chemin de fer, comme la SNCB, dont l'offre internationale est proposée via le site [b-europe.com](https://www.b-europe.com). « Tant les recherches que les conversions (les réservations à la suite des recherches, NDLR) sont en hausse », nous assure-t-on à la SNCB. « Nos ventes en lignes sont en hausse de 8 % par rapport au premier semestre de 2023 » – mais il ne sera pas possible d'en savoir davantage. « Pour des raisons commerciales, nous ne communiquons pas de données détaillées sur le nombre de consultations et/ou de ventes. »

## Les liaisons à grande vitesse les plus prisées

Vers quelles destinations ? « Nous constatons une forte progression pour les voyages vers et en Allemagne (en lien avec l'Euro 2024) et un regain d'intérêt pour Londres. Les destinations desservies par les trains de nuit sont également en progression, même si les liaisons à grande vitesse restent les plus prisées », précise-t-on à la SNCB. « Nous continuons de travailler sur l'extension de notre gamme de produits internationaux et avons récemment ajouté à notre offre une centaine de destinations régionales françaises (liaisons TER en correspondance avec nos trains à grande vitesse). »

« Il y a incontestablement une hausse de l'intérêt pour le train, mais elle me semble marginale et je serais bien en peine de la quantifier », estime de son côté Tony Hamadouche, à la tête du réseau d'agences de voyages Copine, en Wallonie. « Cet intérêt n'est pas uniformément réparti : parmi nos dix agences, c'est surtout celle de Louvain-la-Neuve qui est sollicitée, pas spécifiquement par les jeunes mais plutôt par une clientèle aisée qui est sensibilisée aux enjeux climatiques. » Et qu'a-t-il à leur proposer ? « Objectivement pas grand-chose, d'autant moins que les tour-opérateurs n'ont pas encore modifié leurs propositions pour y intégrer le rail de manière structurée », poursuit-il. « L'offre n'est effectivement pas suffisamment développée, et si on regarde les trains de nuit, elle ne s'est surtout étoffée que vers l'Europe de l'Est. Elle est, d'autre part, comparativement plus chère que l'avion et, enfin, les trajets durent plus longtemps. En l'état, le train est donc surtout recherché par les adeptes du *slow tourism*, qui veulent voyager de manière différente et plus responsable. » Nadia Cornejo confirme : « Le manque d'offre ou la difficulté des correspondances ne sont pas les seuls freins : le prix, jusqu'à deux fois plus cher pour le train, joue également, parfois même davantage. »

À lire aussi [Le train est plus de deux fois plus cher que l'avion en Belgique](#)

## **La taxation comme levier du changement ?**

« Pendant des années, l'Europe a déroulé le tapis rouge au secteur aérien et l'a couvert d'avantages fiscaux alors que les trains et les infrastructures ferroviaires n'ont cessé de se dégrader », regrette Herwig Schuster, spécialiste transports chez Greenpeace Central and Eastern Europe, dans un communiqué. Il y a un an, une étude de Transport & Environnement (T&E) évaluait à 34 milliards d'euros les taxes « non perçues » sur le secteur aérien en Europe. Pour la Belgique, l'étude pointait notamment l'absence de taxe sur le kérosène et une TVA « basse » sur les billets d'avion. Avec une fiscalité « complète », estimait l'ONG, la Belgique aurait pu récolter 770 millions, soit un « déficit fiscal de 700 millions ». Si rien ne change, poursuit T&E, ce déficit va encore augmenter, puisque la fréquentation aérienne va également continuer à croître : 47 milliards de manque à gagner au niveau mondial en 2025, dont 950 millions au niveau belge.

« On ne peut aborder la question de la rentabilité du train sans faire la comparaison des investissements dans le rail par rapport aux aides au secteur aérien. Un secteur qui a encore besoin de se décarboner alors que le train est une solution qui pourrait être davantage exploitée », abonde Nadia Cornejo. « Pour autant que les autorités publiques le soutiennent davantage... »

À lire aussi [Taxer complètement l'aviation pourrait rapporter 700 millions de plus par an](#)