

DF 3899



LE GUIDE LONELY PLANET DES

VOYAGES
EN TRAIN
EN **EUROPE**

LE MANUEL INDISPENSABLE
POUR DÉCOUVRIR L'EUROPE EN TRAIN

COMMENT UTILISER CE LIVRE

Ce guide est conçu pour faciliter la préparation de voyages en train sur l'excellent réseau européen, quel que soit le point de départ. Désormais, grâce aux trains à grande vitesse qui traversent les pays en quelques heures, il est facile d'éviter l'avion. Ce livre s'organise autour de six axes ferroviaires – nord-sud, est-ouest, etc. – qui parcourent le continent sur de longues distances. Ces itinéraires passent par un ou plusieurs nœuds de communication – des villes carrefours telles que Paris, Zurich ou Milan, où se rejoignent différentes lignes rapides. C'est dans ces villes que la plupart des voyageurs effectuent leurs correspondances.

Chacun des six axes fait l'objet d'un chapitre dédié. Vous pouvez choisir d'en suivre un d'un bout à l'autre ou opter pour un autre point de départ sur le parcours, et même bifurquer sur un autre axe. Grâce au jeu des correspondances, il est facile d'atteindre en train la destination de son choix dans presque toutes les régions d'Europe occidentale. Les six axes sont représentés sur la carte du réseau ferroviaire européen ci-contre ; une carte détaillée de chacun est également disponible au début du chapitre qui lui est consacré. Les autres lignes ferroviaires traitées dans ce livre, plus lentes ou réputées pour la beauté des paysages qu'elles traversent, sont représentées en pointillé.



Pour vous aider à mieux préparer votre voyage, nous donnons une présentation détaillée des villes "carrefour" accueillant les grands nœuds ferroviaires européens – comme Londres, Paris, Francfort, Vienne ou Milan. Nous vous indiquons la localisation des gares utiles et comment se rendre de l'une à l'autre, mais aussi des conseils de visite si vous souhaitez vous y attarder.



Ce symbole indique ce que nous avons appelé des "détours" : des destinations remarquables, facilement accessibles par une correspondance depuis l'un des six axes principaux. Elles peuvent constituer votre destination finale ou faire l'objet d'une échappée d'un jour ou deux au cours de votre périple.

INTRODUCTION

Il est magique d'arriver dans une ville en train. En avion, il faut passer par le contrôle des passeports, le tapis roulant des bagages, un labyrinthe de boutiques duty free, les navettes... Les premières visions que l'on a d'une ville qu'on approche en voiture, ce sont ses voies rapides, ses échangeurs et ses embouteillages – de quoi lasser et désorienter la plupart des conducteurs. Mais le train ! Il vous

emmène comme par magie au centre de la ville, s'introduisant à travers le tissu urbain jusqu'à la gare. Les architectes des plus belles gares l'ont bien compris, construisant des temples dédiés à la ville qu'elles desservent plutôt que de simples terminus de transport. En somme, les gares sont des portails pleins de promesses, annonceurs de l'histoire et de la culture, des parcs et des palais,



Ci-dessus : le superbe hall de la gare São Bento de Porto est décoré d'azulejos, carreaux de faïence traditionnels

des découvertes gastronomiques auxquels ils donnent accès.

L'Europe est le premier continent où le train s'est développé, au début du XIX^e siècle, et l'on peut aujourd'hui encore percevoir les échos de cet âge d'or du voyage ferroviaire. Les gares historiques, les chefs-d'œuvre d'ingénierie que sont les viaducs et les sombres tunnels d'antan sont autant de témoignages de cette époque. Depuis deux siècles, le rail fascine : Turner, Manet et Monet ont rendu sous leur pinceau le pouvoir de la vapeur, tandis qu'Agatha Christie et Émile Zola ont révélé dans leurs romans tout le potentiel fictionnel du voyage en train. Le son de l'Europe entrant dans la modernité n'était autre que le sifflement aigu de la locomotive à vapeur.

Mais le train européen n'est pas seulement synonyme de splendeur passée ; il a aussi un rôle déterminant à jouer dans les transports du futur. Année après année, un réseau de lignes à grande vitesse s'est développé en Europe occidentale. Les liaisons transcontinentales ne sont pas pure lubie nostalgique : de plus en plus pratiques, efficaces et agréables, elles entrent en concurrence directe avec l'avion. Les trains européens les plus rapides, dont les vitesses moyennes oscillent entre 300 et 320 km/h, déposent leurs passagers au cœur de la ville en épargnant aux voyageurs les heures d'attente à l'aéroport.



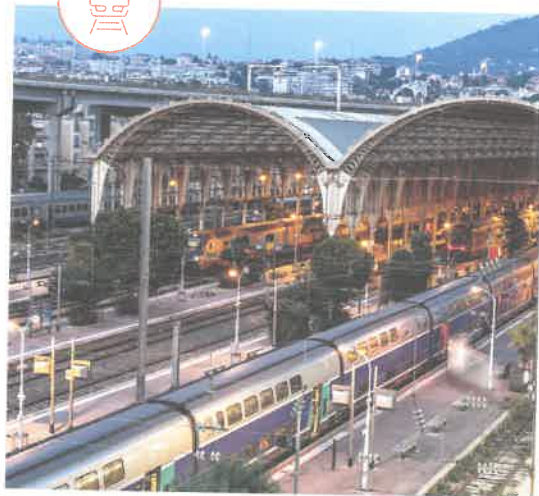
Que veut dire “grande vitesse” ?

À partir de quand peut-on parler d'un train à grande vitesse ? La réponse varie. D'après la définition de l'Union européenne, un train à grande vitesse peut “atteindre une vitesse supérieure à 200 km/h sur une ligne préexistante adaptée et supérieure à 250 km/h sur une ligne spécialement conçue pour la grande vitesse”. Pour d'autres, il s'agit simplement d'un train plus rapide que la moyenne. Les trains à grande vitesse répondent le plus souvent à un certain nombre de critères ; ce sont des trains spéciaux circulant sur des lignes qui leur sont dédiées – si les TGV avancent parfois moins vite, c'est parce qu'ils empruntent des lignes non prévues pour la grande vitesse.

Les plaisirs offerts par un voyage en train à grande vitesse valent bien quelques heures de voyage en plus. Imaginez... Profiter d'un véritable repas tout en regardant montagnes, vignobles ou plages de sable défilier par la fenêtre. Marcher tranquillement jusqu'au bar pour

entre
rs le tissu
ectes
compris,
s à la ville
e simples
e,
s de
histoire
palais,





Sigles et acronymes à gogo

ICE, AVE, ETR, etc. Tous ces acronymes vous laissent perplexes ? La bonne nouvelle, c'est qu'ils désignent presque tous la même chose. Le TGV français, c'est bien sûr le train à grande vitesse. Au Royaume-Uni, HS1 et HS2 (celle-ci encore à l'état de projet) signifient High Speed 1 et 2, soit "grande vitesse 1 et 2". En Espagne, vous emprunterez peut-être l'AVE, Alta Velocidad Española ("grande vitesse espagnole") ; en Italie, l'ETR, ou Elettro Treno Rapido ("train électrique rapide"). L'ICE allemand fait figure d'exception puisqu'il porte un nom anglais, l'InterCity Express ("express intercités").

se dégourdir les jambes. Partager un bout du trajet avec d'autres voyageurs, qui se déplacent pour le travail, en famille ou pour le plaisir, avant que chacun poursuive son chemin vers d'autres contrées. Bien sûr, à tous ces agréments s'ajoute l'avantage d'un impact moindre sur

l'environnement, d'une empreinte carbone diminuée par rapport à celle de l'avion.

Le but de ce livre est de présenter les lignes à grande vitesse qui traversent l'Europe et dont le maillage permet de relier efficacement de nombreuses destinations. Il présente aussi des détours à partir de ces axes pour découvrir des lignes plus lentes, mais plus belles, ou pour découvrir une ville ou un site exceptionnel facilement accessible par le train.

Bien souvent, ces itinéraires secondaires constituent une destination à eux seuls. Quel plaisir de quitter le TGV français pour les petits trains rouges serpentant entre les sommets et les glaciers des Alpes suisses ! D'abandonner l'ICE allemand pour les trains à vapeur sillonnant le massif du Harz ! Les lignes les plus lentes passent par des bourgades fortifiées et des paysages bucoliques – des lieux préservés où ne s'aventurent pas les grandes lignes. Il y a aussi une certaine satisfaction à passer par de petites gares silencieuses qui ne sont décrites dans aucun guide ni sur aucun blog.

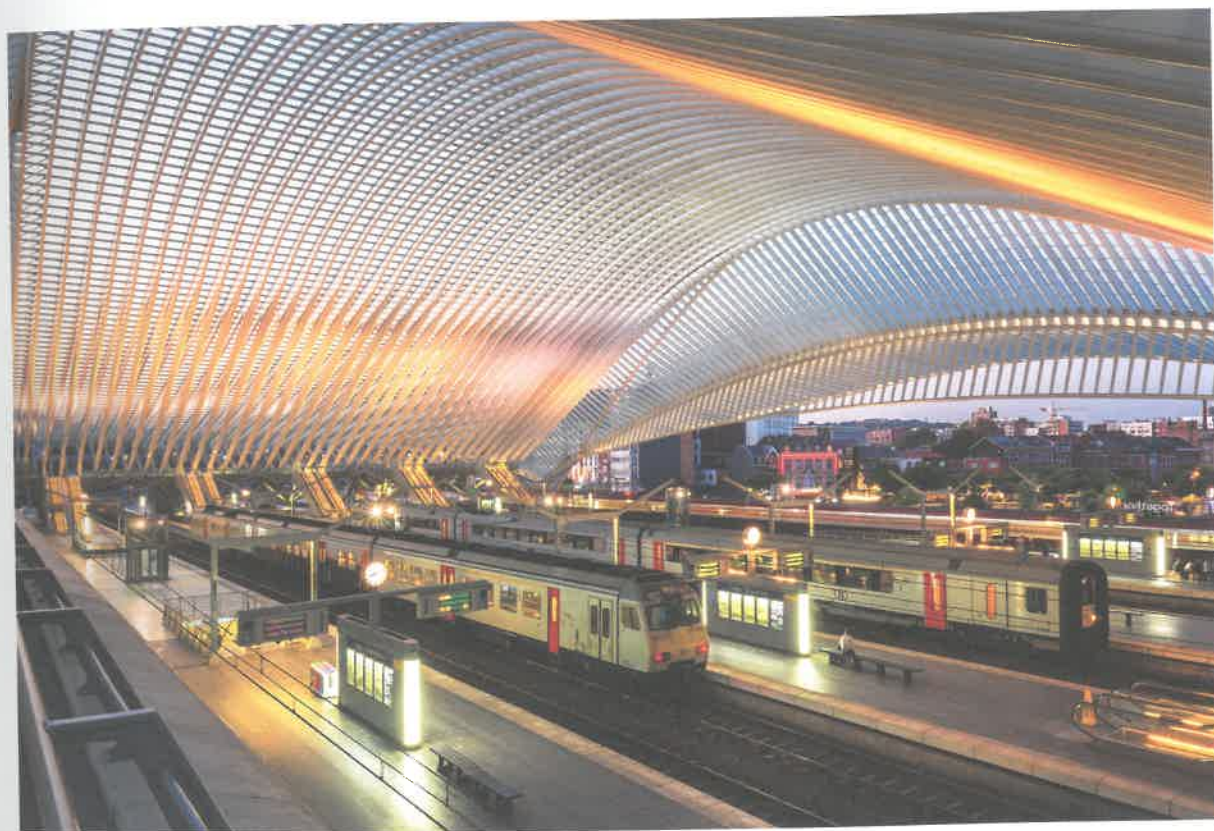
Même quand on n'en descend pas, les trains racontent quelque chose de la culture de leur pays. En Italie, les différents trains à grande vitesse, souvent peints en rouge, évoquent des Ferrari. Les bars des TGV français proposent du vin rouge, les trains de nuit écossais, du whisky. Les trains russes parcourent des distances épiques, tandis que les trains suisses sont fiers d'être aussi ponctuels que les

horlogers de Genève et de Zurich. Chacun est comme l'emblème de son pays d'origine.

En même temps, ils font partie d'un réseau ferroviaire continental où les réseaux nationaux s'imbriquent. Certaines lignes ferroviaires sont antérieures à la création des frontières actuelles et plus anciennes que les pays qu'elles traversent ; elles datent du temps des titres de noblesse, des hauts-de-forme et des porteurs. Ces lignes sont comme les fils qui rassemblent depuis deux cents ans cet ensemble dense et disparate de peuples et de nations formant l'Europe. De nombreuses lignes

ont survécu aux conflits. Elles courent à travers le continent, aussi naturellement que les affluents d'une rivière.

Oui, arriver en train dans une ville a quelque chose de magique. Il n'y a pas non plus de meilleurs adieux que ceux faits depuis un hall de gare où ont commencé les voyages de tant d'autres passagers, en lisant sur le tableau des départs des noms qui sonnent comme de la poésie : Firenze-Santa Maria Novella, Sevilla-Santa Justa, Paris-Montparnasse. Une poésie dont les vers et les rimes changent au rythme du tic-tac de l'horloge de la gare.



Ci-dessus : le nouvel édifice de la gare de Liège-Guillemins, inauguré en 2009, offre un accueil grandiose aux visiteurs

PASSÉ, PRÉSENT ET FUTUR DU RAIL EN EUROPE

À l'origine

Les tramways hippomobiles ont existé sous différentes formes pendant des siècles, mais c'est en Grande-Bretagne, au début du XIX^e siècle, qu'est né le chemin de fer tel qu'on le connaît. Le Stockton and Darlington Railway, premier chemin de fer à vapeur transportant des voyageurs, date de 1825 ; mais le lancement en 1830 du Liverpool and Manchester Railway est sans doute un jalon plus important. Ce fut à la fois la première liaison entre deux villes [elle les reliait en 2 heures] et la première à horaires fixes. Malgré des débuts malheureux – le parlementaire local fut fauché par un train le jour de l'inauguration –, le succès fut fulgurant.

La "railway mania" s'empara du Royaume-Uni et bientôt de l'Europe, grâce à l'expertise des ingénieurs britanniques. La Belgique fut l'une des premières nations à organiser son réseau : alors qu'en Grande-Bretagne de nombreuses lignes concurrentes se développaient sans logique d'ensemble, le réseau belge fut conçu d'emblée pour desservir tout le pays. Au milieu du XIX^e siècle, outre-Rhin, le réseau ferroviaire naissant favorisa l'intégration des États allemands

et l'émergence d'une identité nationale, avant l'unification du pays en 1871. D'abord à la traîne, la France disposait au tournant du XX^e siècle d'un réseau plus vaste que le réseau britannique. Mais c'est peut-être en Russie qu'eurent lieu les transformations les plus spectaculaires. Si la première voie de chemin de fer fut construite pour relier entre eux les palais du tsar autour de Saint-Pétersbourg, les trains longue distance rendirent possibles et rapides des trajets qui prenaient des mois auparavant, voire étaient impossibles en hiver.

En 1883 fut inauguré le premier transcontinental de luxe, le légendaire Orient-Express – il reliait la gare de l'Est, à Paris, aux rives du Bosphore, à Istanbul (ressuscité dans une version moderne par l'entreprise Belmond). Ce fut une révolution : longtemps synonyme d'inconfort et de retard, le voyage transcontinental devenait tout à coup élégant, chic et désirable.

Guerres et reconstructions

Le chemin de fer a joué un rôle crucial dans les conflits qui ont ravagé l'Europe au XX^e siècle, en permettant le

Ci-contre : Le Venise-Simplon-Orient-Express ressuscite les transcontinentaux de luxe

ravitaillement des zones de combat (souvent via des voies ferrées construites à la hâte). Les pages les plus sombres de la Seconde Guerre mondiale se sont aussi écrites sur les rails, utilisés pour la déportation de plusieurs millions de victimes vers les camps de concentration et les chambres à gaz.

Une fois sortis de l'horreur et du chaos de la guerre, les pays européens commencent à expérimenter de nouveaux systèmes de grande vitesse. Toutefois, c'est au Japon qu'est lancé, en 1964, le premier train à grande vitesse du monde : le Shinkansen. L'Italie lui emboîte le pas en 1977 avec l'ouverture de la ligne Ferrovia Direttissima, entre Florence et Rome, sur laquelle circulent des trains pendulaires Pendolino. En 1981, la France devient la superstar de la vitesse européenne avec le TGV (train à grande vitesse), qui relie Paris à Lyon à 270 km/h – le TGV détient d'ailleurs l'époustouflant record de vitesse d'un train sur rail : 574,8 km/h, atteint lors d'un test en 2007 (la vitesse maximale en service commercial est de 320 km/h). Les lignes à grande vitesse allemandes apparaissent à la fin des années 1980 et l'Espagne lance son AVE en 1992 sur la ligne Madrid-Séville ; son réseau à grande vitesse est le deuxième du monde, après la Chine.

Si les réseaux à grande vitesse se développent dans un premier temps à l'échelle nationale, l'année 1994 marque une nouvelle étape avec l'ouverture

du tunnel sous la Manche. Le réseau britannique est désormais relié au réseau continental tandis que l'Eurostar file de Londres à Paris et Bruxelles, puis plus tard à Amsterdam. La création de l'espace Schengen en 1995 est suivie en 1996 d'une directive du Conseil européen posant comme objectif la création d'un réseau continental à grande vitesse. Toutefois, ces liaisons internationales se révèlent beaucoup plus difficiles à mettre en place que leurs équivalents nationaux. Un rapport a récemment montré que presque la moitié des liaisons ferroviaires internationales ne sont pas opérationnelles. La prolifération des liaisons aériennes à bas coûts a sonné le glas de nombreuses liaisons ferroviaires longue distance. Ainsi, actuellement, aucun train direct ne relie Paris à Berlin ni à Madrid, ni même Madrid à Lisbonne.

Un avenir plus rapide et plus vert

Le concept de *flygskam* – qu'on pourrait traduire par "honte de prendre l'avion" – est apparu en Suède en 2017. Les liaisons aériennes, qui seraient à l'origine de 2% des émissions mondiales de CO₂, sont beaucoup plus nocives pour l'environnement que leur équivalent en train. S'il n'est pas facile de trouver une méthode pour calculer la différence exacte – tout dépend de la distance parcourue et du type d'avion ou de train que l'on prend –, Eurostar estime que, sur le trajet Londres-Paris,

eau
réseau
file de
plus
l'espace
96 d'une
sant
réseau
fois,
èlent
en place
In rapport
la moitié
onales ne
ération
a sonné
roviaires
nt,
Berlin
onne.

ert

urrait
ion" –
aisons
e 2% des
beaucoup
que
as facile
iler
de
avion
ar
aris,

© MARBOM | SHUTTERSTOCK



Ci-dessus : voyager au fil des rails et ressentir le concept suédois de tågskryt [fierté de prendre le train]

un voyageur prenant le train plutôt que l'avion diminue ses émissions de 90%.

De plus en plus de voyageurs veillent à limiter leur empreinte carbone et, en Suède, un nouveau concept a le vent en poupe : le *tågskryt*, ou "fierté de prendre le train". En 2019, les vols intérieurs suédois ont diminué de façon significative alors qu'en même temps le nombre de passagers augmentait dans les trains. La même tendance s'observe en Allemagne ; la croissance du trafic aérien pourrait diminuer de moitié en raison de la volonté des voyageurs des pays riches de réduire leur empreinte carbone. Si la pandémie de Covid-19 a freiné brutalement les déplacements mondiaux, elle a aussi permis

aux voyageurs et aux gouvernements de réfléchir sur leurs priorités dans le domaine des transports. En France, depuis juin 2021, les vols intérieurs sont interdits dès lors qu'il existe une liaison ferroviaire équivalente de moins de 2 heures 30 ; des mesures similaires sont à l'étude en Allemagne. On assiste aussi au retour des trains de nuit, qui semblaient au bord de l'extinction il y a dix ans. La compagnie autrichienne Nightjet vient d'ouvrir de nouvelles lignes, tandis que de nombreuses compagnies privées (comme le français Midnight Trains) s'attellent à relancer les liaisons nocturnes.

Dans les années 1950, les Trans-Europ-Express (TEE) avaient réveillé l'espoir d'un



Ci-dessus : départ de Galway dans les beaux paysages de la côte ouest de l'Irlande. Page de droite : le train Thalys Neige emmène les skieurs dans les Alpes françaises

second âge d'or du voyage en train. Ces trains luxueux, composés uniquement de premières classes, sillonnaient l'Europe du détroit de Messine, au sud, au détroit d'Øresund, au nord, de Vienne, à l'est, au Pays basque, à l'ouest. Ses voitures rouges, élégantes et profilées, étaient dotées de fenêtres panoramiques d'où l'on voyait défiler les frontières. Ce train mythique fut immortalisé en 1977 dans l'album *Trans-Europe Express* du groupe de musique électronique Kraftwerk, dans lequel le train devient la métaphore d'une identité européenne nouvelle et audacieuse, une possibilité de transcender les frontières de nations déchirées par la guerre quelques décennies plus tôt.

Le Trans-Europ-Express a disparu progressivement au cours des années 1980 et 1990. En 2020, l'Allemagne a profité de sa

présidence à la tête de l'Union européenne pour promouvoir un projet de résurrection de ce réseau légendaire, présenté comme une étape essentielle vers la neutralité carbone. Reste à voir ce que deviendra concrètement ce Trans-Europ-Express 2.0. On parle, à l'horizon 2025, de nouvelles lignes directes entre Amsterdam et Rome, Berlin et Barcelone... Même s'il se concrétise, ce nouveau TEE devra faire ses preuves en termes de coût et d'efficacité pour détrôner son concurrent aérien.

Le train est aujourd'hui le moyen de transport le plus propre pour de longs trajets à travers le continent. C'est aussi le plus enrichissant : voir la géographie de l'Europe se dérouler sous ses yeux ; prendre ses repas en bonne compagnie ; s'endormir, bercé par le roulement des rails...