Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2011)
Heft: 265-266

Artikel: Lyria, l'autre lien entre la France et la Suisse
Autor: Alliaume, Philippe / Barbey, Alain
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-849462

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

TRANSPORTS

Lyria, l'autre lien entre la France et la Suisse

propos recueillis par Philippe Alliaume

Les Suisses de la moitié nord de la France ont la chance de pouvoir se rendre en Suisse en quelques heures grâce à Lyria. Les CFF et la SNCF viennent de prolonger leur collaboration pour 12 ans de TGV communs. Il est bien loin le temps du train de nuit de Bâle, du Trans-Europe-Express qui, sous le joli nom de Cisalpin, reliait Paris à Venise ou du Simplon-Orient-Express de l'entre-deux-guerres qui passait par Lausanne pour éviter l'Allemagne. Suisse Magazine a souhaité faire le point sur l'actualité de Lyria avec **Alain Barbey,** nouveau directeur général de la filiale TGV Lyria, ancien directeur de Cisalpino jusqu'à fin décembre 2009 qui a pris la suite de Christian Rossi qui rejoint les CFF comme directeur des ventes CFF région Léman.

Suisse Magazine : **Lyria, Ligne de cœur, GIE franco-suisse, Rail France Suisse, SNCF, CFF, RFF... pouvez-vous rappeler rapidement à nos lecteurs qui fait quoi autour de ce train ?**

Alain Barbey : Lyria SAS (société par actions simplifiée) est la dénomination correcte. SNCF (74 %) et CFF (26 %) sont nos actionnaires et RFF (Réseau ferré de France) est le gestionnaire des voies sur lesquelles circulent nos trains en France. Les autres dénominations sont obsolètes !

S. M. : **Lyria en chiffres, c'est combien de rames, combien de kilomètres parcourus, combien de passagers kilomètres ?**

A. B. : Ce sont 22 rames (5 pour Zurich, 7 pour Lausanne et 10 pour Genève) qui circulent quotidiennement (majoritairement non dédiées, excepté vers Lausanne et Berne), 19 A/R quotidiens entre la France et la Suisse, 19 villes desservies ainsi que les gares des TGV des Neiges (7 stations) avec 4,1 millions de passagers transportés en 2010.

S. M. : **Économiquement, les TGV qui relient Paris à la Suisse sont à la fois indispensables aux hommes d'affaires et aux touristes. Quels sont les flux de passagers dans chaque sens et dans chaque catégorie ?**

A. B. : Sur l'ensemble des TGV Lyria, les flux sont à 60 % émetteurs France et à 40 % émetteurs Suisse. Mais cette moyenne cache beaucoup de disparités avec des flux majoritairement de la France vers la Suisse pour aller à Genève alors que les flux sont majoritairement de la Suisse vers la France au départ de Bâle et Zurich. Le segment affaires représente en moyenne 35 % de notre clientèle, avec là encore beaucoup de disparités selon les axes !

S. M. : **Après avoir ouvert Lausanne, Genève, Berne et Brigue, puis Bâle et Zurich par la LGV Est, les annonces de fermetures se succèdent. Coire, puis l'une des fréquences de Berne, la remise en cause de la ligne de Vallorbe. La ligne de cœur est-elle condamnée au centralisme à la française ?**

A. B. : Lyria évolue dans un contexte d'économie de marché, sa mission est de satisfaire les besoins de transport entre les principales villes suisses et Paris, de développer des services à valeur ajoutée pour sa clientèle et atteindre les objectifs de marge fixés par les actionnaires. Disposant d'un parc de matériel roulant restreint, devant assumer des coûts en constante augmentation (ex. le prix de l'infrastructure en France et en Suisse), nous devons opérer sur des fréquences et des destinations nous garantissant des taux d'occupation élevés. Clairement la ligne de Coire et en partie celle de Berne n'étaient pas viables. La ligne de Vallorbe n'est absolument pas remise en cause, nous cherchons des solutions pour augmenter les fréquences sur Lausanne en utilisant les synergies avec Genève ainsi que les possibilités que nous offrira notre nouveau matériel roulant.

S. M. : **Il semble que quelques TGV pour Lausanne passeront par Genève pour un temps de parcours plus ou moins identique. Comment se fera le passage de la douane à Genève ? Est-on sûr que ce seront des rames directes ?**

A. B. : Rien n'est encore établi, mais si cela venait à se faire ce ne pourrait être qu'avec des rames directes sans changement de train à Genève (sinon vous pouvez déjà le faire aujourd'hui) et uniquement lorsque ▷

l'ensemble des conditions sera réuni (disponibilités des sillons, des rames, logique économique et potentiel de marché). La douane se fera à bord des trains comme sur nos autres lignes.

***S. M. :* Les directs Paris-Lausanne, Paris-Berne ou Paris-Brigue sont-ils condamnés ? La ligne de Montpellier à Genève sera-t-elle reprise par Lyria, et si oui, quand ?**

A. B. : Absolument pas, ces lignes fonctionnent bien et répondent à une exigence du marché, il n'y a pour l'heure aucune suppression à l'étude. Notre politique est au contraire une politique de croissance sur nos destinations principales et nous nous devons de suivre les évolutions et d'étudier les opportunités. En ce qui concerne les TGV Med, ces trains opèrent sous la responsabilité commerciale de la SNCF. Si nos actionnaires jugeaient opportun de les intégrer dans le périmètre Lyria, nous serions prêts ! Pour l'heure nos forces sont concentrées sur nos nouveautés (Lyriapremière et le double accompagnement) et surtout l'ouverture en décembre de la nouvelle ligne Rhin-Rhône ainsi que sur l'arrivée des 2N2 et de la flotte Lyria pour 2013.

***S. M. :* Le TEE connaissait des changements de courant, de conducteur et de personnel à la frontière ainsi que le changement de monnaie au bar. Qu'en est-il sur Lyria ?**

A. B. : Toutes ces particularités existent toujours, même si en ce qui concerne le personnel cela est appelé à disparaître avec l'introduction du double accompagnement. Dès juillet vers Genève, Lausanne et Berne (dès décembre vers Bâle et Zürich), 1 contrôleur SNCF et 1 contrôleur CFF accompagneront les trains de bout en bout, garantissant la prise en charge de nos clients jusqu'à la destination finale. Il en va déjà de même avec le personnel de la restauration. Ce qui a par contre beaucoup évolué ce sont les systèmes de signalisation et la complexité de la conduite, ce qui pour l'instant ne permet pas de faire de même avec les mécaniciens, même si des synergies entre personnels suisses et français sont à l'étude.

***S. M. :* L'ouverture de la Liaison à grande vitesse Rhin-Rhône aura quels impacts, outre le raccourcissement des durées de transport et le rapatriement gare de Lyon de toutes les liaisons France-Suisse ?**

A. B. : Ces deux points sont déjà très importants en soi, 3 heures pour un Paris-Bâle, respectivement 4h jusqu'à Zürich représentent des temps de voyage où le train est beaucoup plus attrayant que l'avion. De plus, il y aura une augmentation de fréquences avec le passage à 6 fréquences quotidiennes (2 de plus pour Zurich), le passage à l'horaire cadencé, l'arrivée des nouveaux trains (Duplex de la dernière génération), la mise en place de tous les services Lyria (Lyriapremière, presse, Double Accompagnement).

***S. M. :* Récemment un nouveau service a été inclus dans le billet première classe : la restauration. Est-il prévu de préciser le genre de prestation offerte : petit déjeuner, déjeuner, dîner, collation, faute de quoi on risque de manger deux fois ou pas du tout !**

A. B. : Vous avez raison, en fait nous l'avions précisé dans une première phase sous l'appellation « repas inclus », ce qui a généré beaucoup de confusion et nous avons dû revenir en arrière ! Il est aussi vrai que beaucoup de clients connaissent désormais ces nouveaux services et ont parfois même choisi la 1re pour ce motif ! L'information figure cependant sur notre site internet et fait l'objet d'une annonce de la part du personnel de bord dès l'embarquement, mais ce point n'est cependant pas tout à fait résolu et nous allons certainement encore y revenir.

***S. M. :* Quel est l'opérateur des prestations ? Est-ce le Suisse Elvetino sur toutes les relations ?**

A. B. : C'est un peu plus complexe. En fait, il y en a cinq, 1 pour la production, 2 pour la logistique et 2 pour le service à bord. Disons que pour la restauration en première classe, Elvetino est l'unique prestataire ainsi que dans les bars de tous nos trains excepté sur Genève.

***S. M. :* Le TGV vers la Suisse a longtemps été préservé des grèves qui handicapent sérieusement le TGV domestique. Depuis quelques années, il semble que cette différence ait été gommée... Y a-t-il une explication particulière ?**

A. B. : Non, durant les grandes grèves de la fin de l'année dernière, nous avons pratiquement assuré 95 % des trains vers Bâle, et nous aurions pu faire de même sur Genève et Lausanne si cela ne tenait qu'au personnel à bord des trains. Malheureusement sur cet axe de nombreux postes d'aiguillages n'étaient pas desservis et nous avons dû annuler certains trains (en moyenne 1 sur 4 vers Lausanne, et 2 sur 7 vers Genève) ; ce qui globalement place Lyria, comme Thalys et Eurostar, dans une situation très privilégiée par rapport au trafic national, durement affecté.

***S. M. :* Le système semble bien intégré, mais il reste impossible de bénéficier des programmes de fidélité quand on achète son billet en Suisse, ou même de l'acheter sur internet. De même les cartes seniors ne bénéficient pas des réductions de leur carte sur les lignes « à tarif négocié ». Ces obstacles vont-ils être abolis ?**

A. B. : Avec des temps de parcours qui rivalisent avec l'aérien, nos clients ont toutes les raisons de nous être de plus en plus fidèles et nous sommes très attentifs à leur fidélité. Pour autant quelques explications : les systèmes de fidélité suisse et français sont diamétralement opposés. En Suisse la grande majorité des clients utilise le train dans la vie de tous les jours et est titulaire d'un abonnement, la fidélité est presque inscrite dans les gènes. En France beaucoup moins mais les cartes de fidélité existent. C'est pourquoi nous proposons aux clients abonnés en Suisse ou en France de bénéficier d'un tarif avantageux à bord de nos TGV.

Certes, les cartes commerciales SNCF ne sont pas acceptées à bord des TGV Lyria mais nous sommes quasiment l'un des seuls transporteurs à proposer des tarifs préférentiels permettant à nos clients jeunes ou seniors de bénéficier jusqu'à 45 % de réduction.

Enfin, pour les achats de billets, en France comme en Suisse, les billets sont vendus sur Internet. Nous mettons régulièrement en œuvre de nouveaux services comme le e-billet pour faciliter l'achat. Nous cherchons également à élargir les produits de notre gamme commercialisés sur Internet.

***S. M. :* On parle depuis quelque temps d'une sorte de « partage de code » avion/Lyria. Pouvez-vous nous en dire plus ?**

A. B. : Cela fait partie des opportunités et évolutions mentionnées précédemment que nous étudions ! Dans un esprit de durabilité et d'inter-modalité, Swiss et nous-mêmes sommes très en faveur d'une telle collaboration et l'étudions attentivement. Il subsiste néanmoins certains aspects technologiques et juridiques qui font l'objet d'une attention particulière. Je reste confiant que cette complémentarité dans la compétitivité est la solution d'avenir.

***S. M. :* En termes de matériel, est-il prévu de remplacer les plus anciens matériels qui deviennent de plus en plus inconfortables ? Les rames TGV Est à 320 km/h auront-elles raison de la barrière des 3 heures sur Paris-Genève ?**

A. B. : Le matériel roulant « fatigué » sur Lausanne, Berne et Genève sera entièrement remplacé dans les prochaines années par des rames Lyria de dernière génération. Je pense que cette barrière sera vaincue, ce n'est qu'une question de temps, les rames seules ne suffisent pas, des aménagements d'infrastructure seront également nécessaires, elles sont cependant prévues horizon 2014 !

***S. M. :* Une conclusion ?**

A. B. : Le développement des relations ferroviaires en Europe et plus particulièrement entre la France et la Suisse est promis à un très brillant avenir. Nous avons de beaux projets, bénéficions de grandes avancées technologiques et surtout d'un partenariat très fort et solide entre nos actionnaires qui nous donnent la confiance et la stabilité nécessaires pour relever tous les défis à venir. ■

TGV Lyria

Double accompagnement

Dorénavant, tous les TGV Lyria reliant Paris à Genève, Lausanne et Berne comptent une équipe d'accompagnants franco-suisse, soit un chef de bord SNCF et un chef de bord des CFF maîtrisant le français, l'allemand et l'anglais. Une équipe mixte qui concernera aussi les TGV Lyria Paris-Bâle-Zurich dès le 11 décembre prochain.

Maintien de la ligne Paris-Lausanne par Vallorbe

Suite aux rumeurs de suppressions de deux TGV quotidiens Paris-Lausanne via Vallorbe, le Conseil fédéral a tenu à préciser que la ligne n'était pas menacée. Voici un extrait de sa réponse du 18 mai à une interpellation de la conseillère nationale Josiane Aubert : *« ... Le critère principal utilisé par les CFF et la SNCF afin de définir l'offre est la rentabilité des trains. L'offre 2012 prévoit neuf TGV Genève-Paris (statu quo), six TGV Zurich-Paris (nouvelle offre Rhin-Rhône), quatre TGV Lausanne-Vallorbe-Paris (statu quo), un TGV Berne-Paris (statu quo). Lyria n'a pas encore planifié un détournement des TGV Lausanne-Vallorbe-Paris via Genève, qui ne correspond pour l'heure qu'à une option à moyen terme. Si le nombre de liaisons entre Lausanne et Paris devait être augmenté, celles-ci pourraient alors se faire, selon les intentions de Lyria, via Genève. Lors de la suppression d'un des deux TGV Berne-Paris (2009), Lyria s'est engagée à ne pas supprimer le TGV restant dans les cinq années suivantes. »*