Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine

Herausgeber: Suisse magazine

Band: - (2015)

Heft: 305-306

Artikel: 30 ans de liaison Lausanne-Paris : bilan et perspectives des relations ferroviaires franco-suisses

Autor: Auger, Denis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-849260

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: 08.07.2025

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

TRANSPORTS

30 ans de liaison Lausanne-Paris

Bilan et perspectives des relations ferroviaires franco-suisses

par Denis Auger

Inaugurée en 1984 par les autorités françaises et suisses, la ligne TGV Paris-Lausanne vient de fêter ses trente ans dans la capitale vaudoise, en présence de nombreux invités français et suisses.

Une belle fête animée par Bastian Becker et le Béjart Ballet de Lausanne. Et la société Lyria (détenue à 74 % par la SNCF et à 26 % par les CFF), qui exploite cette ligne, se porte bien, merci. Entre 2010 et 2013, son chiffre d'affaires a bondi de 40 % pour atteindre 360 millions d'euros. La société a transporté six millions de voyageurs en 2013. Elle compte 19 rames TGV Lyria qui sont en voie de rénovation en ce qui concerne les intérieurs. Cette rénovation devrait être terminée à la fin de l'année. Parmi les améliorations, signalons un espace bagages qui augmente de 60 % ainsi que la présence de prises électriques en première et deuxième classes.

Et Lyria innove. Le 14 décembre dernier, elle a mis en place une desserte entre Genève et Lille via Marne-la-Vallée (la gare qui dessert Eurodisney) et Roissy-CDG, avec des correspondances possibles pour Londres et Bruxelles par Eurostar et Thalys.

Quatre allers-retours hebdomadaires les lundi, jeudi, samedi et dimanche effectuent ce parcours en 4 h 09 min. La clientèle Loisirs est particulièrement visée par cette nouvelle offre. Mais Lyria compte aussi attirer les Britanniques vers la Suisse et escompte que les sujets de Sa Majesté pourraient représenter 25 % de la future clientèle.

Les hommes d'affaires ciblés

Lyria pense également à la clientèle des hommes d'affaires. Elle propose désormais un TGV quittant Paris à 6 h 11 et arrivant à Genève avant 9 h 30. Les professionnels peuvent ainsi effectuer l'aller-retour dans la journée.

Les voyageurs de première classe disposent en outre d'un accueil « Lyria Corner » en Gare de Lyon (point positif : tous les TGV vers la Suisse partent désormais de la Gare de Lyon) et d'un Lounge CFF en gare de Genève.

Il y a aussi du nouveau pour la ligne Paris-Lausanne. Depuis le 15 décembre, quatre TGV supplémentaires, des Euro-Duplex (à étages), circulent entre les deux cités dans l'après-midi. Mais au lieu de passer par la ligne du Jura (Dijon, Frasne, Vallorbe), ils empruntent la ligne des Carpates (voir *Suisse Magazine* n° 259-260) entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde, et rejoignent la capitale vaudoise via Genève en 4 h 04 min.

Lyria entend aussi soigner sa communication. Son site Internet a fait peau neuve en fin d'année. Lyria fait en outre son entrée sur les réseaux sociaux en lançant une page Facebook et sa chaîne YouTube.

Un avenir incertain

Quant à l'avenir des liaisons ferroviaires, il se dessine peu à peu. Tout montre que l'ensemble des trains partiront de la Gare de Lyon pour desservir le nord de la Suisse via Bâle, et le sud de la Suisse via Genève. Après trente ans d'existence, la liaison Paris-Lausanne devrait perdurer, mais pas forcément comme avant. Selon nos sources, l'ouverture du Paris-Lausanne via Genève est un test préfigurant l'abandon de la ligne actuelle du Jura, via Dijon, Frasne et Vallorbe. D'ailleurs, les rames doubles qui sont maintenant le standard TGV et qui risquent donc à terme de remplacer le matériel double courant de Lyria, ne passent pas dans les tunnels du Jura.

Après l'abandon de la liaison vers Neuchâtel et Berne par cette ligne du Jura, celui de la ligne de Lausanne par le même chemin est sans doute programmé. Bref, à terme, les TGV venant de Paris ne passeront plus que par Bâle et Genève, pour desservir ensuite les autres villes suisses. Les régions de la vallée de Joux, mais aussi la Franche-Comté, côté français, risquent d'être les victimes collatérales de ce changement majeur.

Malgré un chiffre d'affaires en progression, Lyria doit encore améliorer ses prestations : nos correspondants continuent de déplorer tant la politique de prix élevés (par rapport à Easy-Jet sur Genève), la ponctualité très perfectible, ainsi que la qualité du service à bord (propreté irrégulière, absence des journaux, restauration à la place souvent sommaire).

L'équipe en place ne pas de projets ambitieux. Espérons qu'elle réglera ces handicaps récurrents. ■