Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (2000)

Heft: 131

Artikel: Les nouveautés du TGV entre la Suisse et la France

Autor: Goumaz, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847617

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

Les nouveautés du TGV entre la Suisse et la France

Les relations ferroviaires entre l'Helvétie et l'hexagone ne cessent de s'améliorer : temps de parcours de plus en plus courts, confort toujours en hausse... Le point sur les changements intervenus récemment.

Michel Goumaz

Il était une fois

En 1948, prendre le train pour Paris ressemblait encore à une aventure... on partait de Lausanne avec un premier arrêt à Vallorbe afin de changer de locomotive et atteler les wagons à une superbe « Pacific 231 » que l'on n'admirait pas encore avec des yeux nostalgiques. Le voyage était long, la douche s'imposait à l'arrivée. Le voyage de retour, de nuit, était fameux, car le train s'arrêtait suffisamment longtemps à Vallorbe pour avoir le temps de prendre, au buffet de la gare, un odoriférant petit déjeuner avec des petits pains tout frais.

Les temps ont bien changé, la ligne a été électrifiée, le confort et la rapidité se sont améliorés. Les célèbres « Trans Europe Express » ont été mis en service pour la plus grande joie des voyageurs. On croyait avoir atteint un sommet ferroviaire et pourtant...

Et enfin le TGV vint !

En 1981, la SNCF inaugura la nouvelle ligne à grande vitesse de Paris à Lyon. C'était une révolution. La même année, quelques mois plus tard, ce fut l'ouverture de la première relation internationale en TGV. Quatre rames quotidiennes reliaient la ville lumière et la cité de Calvin. Le temps de parcours passait de presque 6 h à 3h40.

La ligne eut d'emblée un succès considérable et fut à l'origine d'un trafic supplémentaire entre les deux villes. L'attrait de la nouveauté y fut certes pour quelque chose. Par exemple, pour les touristes japonais, monter à bord du train le plus rapide du monde qui battait leur fameux « Shinkansen », faisait partie, tels le Mont-Blanc ou la tour Eiffel, des impératifs d'un voyage en Europe. Les compagnies aériennes craignaient cette concurrence. Cependant, bien vite les statistiques prouvèrent que le taux de remplissage des avions ne diminuait pas.

Deux ans plus tard, ce fut l'inauguration de la ligne reliant Paris à Lausanne, précédant l'ouverture de celle de Berne via Neuchâtel, aujourd'hui prolongée jusqu'à Zürich.

De nouvelles lignes internationales de trains à grande vitesse ayant été créées ces dernières années, l'Eurostar pour Londres, le Thalys pour Bruxelles, Amsterdam ou Cologne, il fallut, afin de dynamiser leur promotion commerciale, adopter de nouveaux tarifs, dits « prix marché ».

La ligne Paris-Genève

Depuis son inauguration en 1984, le succès du TGV entre Paris et Genève n'a pas cessé de croître. Sa clientèle se compose de 31% d'hommes d'affaires et de 63 % de personnes voyageant à titre privé ou pour leurs loisirs. La région de Genève engendre 60 % du trafic.

Les relations ferroviaires TGV entre Genève et Paris se sont améliorées dernièrement. En effet, après la mise en service d'un aller et retour supplémentaire l'été dernier, l'offre a encore été améliorée cet hiver avec l'adjonction d'une nouvelle rame. Aujourd'hui, sept relations quotidiennes relient les deux villes. Les anciennes rames orange sont de plus en plus souvent remplacées par des compositions rénovées au confort nettement accru. Elles le seront totalement dès le prochain horaire d'été. L'espace entre les sièges a été augmenté de 5 cm en première classe et de 6,6 en seconde. Le temps de parcours oscille entre 3 h 33 et 3 h 42 selon les haltes prévues à l'horaire. Tous les trains s'arrêtent à Bellegarde, d'autres desservent également les gares de Mâcon-Loché ou Bourg-en-Bresse.

Des nouveaux tarifs *

Une nouvelle gamme de prix de marché a été établie dans un but de simplification et de clarté. Tous les trains sont dorénavant au même prix, le tarif période de pointe étant supprimé. Sur l'axe entre la France et Genève, elle remplace les anciens tarifs SNCF. Toutes les réductions commerciales qui sont offertes, par exemple jeunes ou seniors, ne requièrent plus l'achat préalable d'une carte. Ainsi, un aller simple Paris-Genève coûte désormais 420 FF en seconde classe et 590 FF en première. Le tarif senior (dès 60

ans) se monte à 270 FF en seconde et 380 FF en première. Le tarif aller et retour est simplement le double du simple course. Il existe également un tarif loisir, soumis à certaines conditions, permettant de faire un aller et retour pour 500 FF.
Le service en gare de Genève Cornavin est nettement amélioré. Il est à nouveau possible d'y faire changer son billet ou sa réservation.

Le contrat de régularité

Pour tout retard de plus de 30 mn à l'arrivée, le voyageur a droit à une compensation de 25 % du prix du parcours effectué. Elle est de 50 % si le retard excède une heure. Ce contrat ne s'applique pas pour l'instant aux relations « TGV Ligne de cœur » au départ d'une gare suisse.

Un bémol

Nous avons fait une analyse comparative entre les anciens prix proposés pour le parcours de Paris à Genève et le nouveau tarif. Si l'offre est meilleure en ce qui concerne l'horaire, elle est en revanche moins intéressante au niveau du porte-monnaie. En effet, en plein tarif, il faut aujourd'hui débourser 63 FF de plus pour le parcours simple course en seconde, et 5 FF seulement en première. Les seniors n'ont plus besoin d'acheter la carte et bénéficient automatiquement d'une réduction. C'est intéressant pour celui qui ne fait le parcours qu'une à deux fois par an. En revanche, pour l'habitué qui amortissait sa carte sur de nombreux voyages, l'augmentation est assez substantielle. Il n'est plus possible non plus d'acheter, par exemple, un billet Orléans-Genève. Il faut maintenant se procurer un billet Orléans-Paris plus un billet Paris-Genève. La nouvelle grille tarifaire, comme pour l'Eurostar ou le Thalys, n'offre plus la possibilité de combiner les tarifs.

Le TGV Ligne de cœur : Paris-Lausanne, Neuchâtel, Berne, Zürich

Un Groupement d'intérêt économique (GIE) fut chargé dès décembre 1993 de suivre l'évolution du marché sur les lignes reliant Paris à Lausanne (parfois prolongées jusqu'à Brigue les week-ends d'hiver), Neuchâtel, Berne et Zürich.
En remplacement de ce GIE, le 1er janvier de cette année, la SNCF et les CFF ont créé la société Rail France Suisse SA (RFS) administrée par Dominique Diserens, détaché des CFF pour le compte des deux réseaux. Sa mission consiste à améliorer le service, contrôler la qualité, développer la promotion des ventes et la communication, optimiser l'exploitation et la gestion de la circulation des trains. Le parc comprend neuf rames TGV tricourant, huit appartenant à la SNCF et une aux CFF. Ces rames complètement rénovées, de couleur gris orage, gris tempête et bleue, ont été personnalisées d'un filet rouge et du logo « TGV Ligne de cœur ». Un nouvel aménagement de l'espace intérieur a permis d'augmenter le confort et l'élégance des voitures en première et seconde classes, afin de correspondre aux exigences élevées de la clientèle suisse.
La restauration a été confiée à la société Mitropa qui, espérons-le, une fois un certain nombre de problèmes administratifs réglés, pourra dans un avenir pas trop lointain, proposer quelques délicieux vins suisses.
Depuis deux ans déjà, chaque fin de semaine, le TGV des Neiges fait le bonheur des skieurs et autres amoureux de l'hiver montagnard. Poursuivant sa route de Lausanne à Brigue, il s'arrête aux principales gares de correspondance pour les grandes stations vaudoises et valaisannes.
L'année dernière, la ligne de Berne fut prolongée jusqu'à Zürich et suscita très vite l'intérêt du public. Cette première liaison quotidienne vient de passer à deux, afin d'offrir un choix au voyageur. Cette année, le plan de promotion de la Ligne de cœur mettra tout particulièrement l'accent sur ce parcours.

Les tarifs

Comme pour Genève, le système des « prix marché » a été adopté. Celui qui souhaite faire un séjour en Suisse peut se procurer auprès des différentes boutiques SNCF un « Swiss pass » ou une « Swiss card ».
Bien que la ligne de Genève, exclusivement SNCF, ne fasse pas partie de l'option « TGV Ligne de cœur », sa direction se trouve maintenant dans les mêmes locaux que la société Rail France Suisse, afin de coordonner différents problèmes tels que tarification, promotion, actions diverses.

* Les prix sont donnés à titre indicatif et n'engagent en aucun cas le *Messager Suisse*.

Le système suisse de transport (Swiss Travel System)
Pour le voyageur habitant hors du pays, les transports publics suisses offrent différents systèmes d'abonnements particulièrement intéressants, que ce soit pour se rendre à son lieu de vacances ou circuler librement en train, car postal ou bateau, sur une immense partie du réseau, à l'exception de quelques lignes privées, en général de montagne, sur lesquelles il est offert des réductions de 25 à 50 %.
Le « Swiss Flexi Pass » existe en deux versions. La première permet de choisir de 3 à 9 jours de libre parcours pendant un mois. La seconde correspond à un abonnement général d'une durée de 4, 8, 15, 21 jours, ou un mois.
La « Swiss Card », valable un mois, permet de faire l'aller entre la gare suisse de correspondance et la destination, ainsi qu'un nombre illimité d'excursions à moitié prix. À signaler : une nouveauté valable dès cette année, une réduction de 15 % est accordée si deux personnes voyagent ensemble.
Enfants et familles. En Suisse, les enfants voyagent à demi-tarif jusqu'à l'âge de 16 ans. Avec la carte de famille, vendue 20 FS, ils voyagent gratuitement si au moins l'un de leurs parents les accompagne. Les familles qui voyagent en utilisant le « Swiss Flexi Pass » ou la « Swiss Card » bénéficient de la gratuité pour leurs enfants de moins de 16 ans.
Ces cartes sont en vente en France dans les boutiques SNCF et les principales gares.
La brochure « Swiss Travel System » vous donnera toutes les informations que vous pourriez souhaiter, ainsi que les prix. À commander par téléphone au 0800 100 200 30 (numéro gratuit) ou consulter le site Internet de Suisse Tourisme <my.switzerland.com>