

# Les TGV entre la Suisse et Paris sont enfin rentables

**Andreas Bergmann, le directeur bernois du transporteur franco-suisse, quitte Lyria. Il annonce des chiffres noirs et des nouveautés**

**Claude Ansermoz**  
De retour de Paris

Pour commencer à voir ce qui se passera dans moins d'une année sur les prochains trains à grande vitesse (TGV) entre Lausanne et Paris, il faut partir de Genève. C'est en effet entre Cornavin et la Gare de Lyon que sont déjà testées, et vont l'être encore, les futures innovations et investissements de Lyria. Pour rappel, cette société qui appartient à la fois à la SNCF (75%) et aux CFF (25%) assure l'ensemble des liaisons entre la Suisse et la France. Dans les deux sens.

Andreas Bergmann, le patron bernois en partance, s'est d'abord approché de l'EPFL pour analyser le marché et son potentiel de croissance. «Chaque jour, il y a de quoi remplir huit Airbus A380 à court terme. Notamment avec des Parisiens qui viennent s'installer sur l'arc lémanique mais qui continuent à faire des allers-retours vers la capitale française. D'ici à 2025, il y a encore un potentiel de 25% supplémentaires.» Pour attirer cette nouvelle clientèle, une spin-off de la Section de mathématiques (SMA) de la haute école vaudoise a aussi dessiné un nouvel horaire plus simple avec des fréquences plus régulières et plus amples (*lire l'encadré*).

La gamme de prix, elle aussi, a été revue. En «standard» - la deuxième classe - l'aller démarre à 34 francs. En «standard 1<sup>re</sup>», avec le confort de la première classe, il débute à 57 fr. «C'est moins que le taxi entre Roissy et le centre-ville», assure le boss. Quant à la business 1<sup>re</sup>, le tarif est fixe (220 fr.), mais s'y ajoute une panoplie de services: un repas signé par le chef étoilé Michel Roth, de la lecture de la presse, des boissons à volonté et, surtout, la garantie de siège sur tous les trains de la journée. Instaurée depuis presque un an, cette formule a séduit quelque 70 000 voyageurs.

## Du wi-fi à bord

Rayon confort, et cela vaut aussi pour les voyages depuis Lausanne, il faudra patienter jusqu'à fin 2019 pour voir les TGV élimés

**Suite en page 14**



En 2019, les TGV Lyria seront dotés de nouvelles rames d'une capacité de 510 sièges (contre 360 aujourd'hui). L'offre à trois classes, du low-cost au «super premium» (repas gastronomique, boissons à volonté et garantie de siège sur tous les trains de la journée), devrait être pérennisée et étendue. YVAIN GENEVAY

## «Nous allons offrir le dernier cri en matière de trains»

### ● Vous quittez Lyria sur des chiffres rouges?

Si nous isolons ce fameux 2<sup>e</sup> trimestre 2018 avec les grèves en France - car c'est un événement exceptionnel que nous devons exclure des comptes - nous sommes bénéficiaires. Pour la business 1<sup>re</sup> classe, ce sont 70 000 personnes transportées, avec un chiffre d'affaires généré de 12 millions. La croissance générale des passagers est de l'ordre de 6% en termes de chiffre d'affaires. De 9% si on se concentre sur les deux classes en première.

### Votre stratégie, c'était aussi celle d'une diminution de l'offre de destinations?

Nous avons surtout décidé de nous concentrer sur les marchés clés, historiques. Entre Paris et les villes suisses de Genève, Lausanne, Bâle et Zurich. Nous avons mis tous les moyens là-dessus et mis un terme aux expérimentations ailleurs. C'est sur ces parcours que le TGV déploie toute sa force sur un temps de parcours de 3 heures -

3 heures et demie. Là, nous sommes compétitifs. Le développement de l'offre à trois classes, lui, a anticipé le besoin de clients qui tend plutôt vers les extrêmes: du low-cost au super



**Andreas Bergmann**  
Directeur de Lyria

premium. Dans l'aviation ou l'automobile, le *trend* est identique. Le spectre de la segmentation s'élargit. Avec deux classes, on ne pouvait plus répondre à cette demande. En faisant du super premium, on a démocratisé la première classe avec un prix du siège qui commence à 57 francs, soit moins qu'un taxi entre Roissy et le centre de Paris. Corollaire, on a aussi pu être plus agressif sur les tarifs de la seconde, qui débute à 34 francs et à 25 francs pour les offres spéciales. Nous sommes concurrentiels avec le covoiturage

et le bus. Tout en étant deux fois plus rapides.

### Et le client, il est content?

Le client, on lui a demandé ce qu'il souhaitait au préalable. Des enquêtes où ils nous ont surtout demandé que l'on simplifie l'offre. Pour le haut de gamme: de l'exclusivité et de la flexibilité. Pour répondre à leurs contraintes d'emploi du temps très compliquées. Peu importe quand il achète, il bénéficie du même prix avec une garantie de siège sur n'importe quel train de la journée. Avec 150 sièges de première classe, nous avons la capacité pour permettre cette flexibilité. Et cela, l'avion ne peut pas l'offrir. C'était un pari.

### Et pour les autres?

La troisième vague de notre stratégie entrera en vigueur en décembre 2019. Avec l'EPFL et un de ses spins-off, nous avons d'abord cherché à confirmer que la croissance économique et démographique des deux pôles débouchait sur un besoin de

mobilité supplémentaire et un potentiel de croissance pour ce marché. Puis, nous avons cherché à comprendre comment capter ces clients potentiels avec nos 15 trains. Ils nous ont dessiné un horaire cadencé, plus simple et plus lisible. En juin, nous avons acté l'achat des nouveaux trains et soumis les nouvelles propositions d'horaires, qui viennent d'être confirmés.

### Mais ces nouveaux trains ne seront pas neufs...

Si nous n'avons pas choisi des trains neufs, c'est que le carnet de commandes d'Alstom est plein et qu'il aurait ainsi fallu attendre 2025. Et nous avions besoin de trains qui sont certifiés dans les deux pays, un processus qui dure trois ans. Ce sont des trains dont les carcasses ont trois ans d'âge. Mais, pour tout ce qui touche le client, on vide et on remplace. Du coussin à la housse, du tapis au plafond, tout sera neuf. C'est le dernier cri en la matière. Chaque voyageur aura un écran d'information personnel et la 4G,

en partenariat avec Orange, sera disponible sur tous les parcours. La première rame arrivera le 18 janvier. Et on en recevra une à deux chaque mois suivant. Mais elles seront toutes mises en utilisation commerciale le 15 décembre 2019. On commence par refaire les extérieurs. Puis, à compter de septembre, on va complètement rénover l'intérieur.

### Lausanne restera le parent pauvre?

Le big bang du 15 décembre 2019 concerne Lausanne aussi. Toutes les rames seront remplacées. Le parc actuel va passer à la casse et laisser sa place à un autre, homogène, à deux étages. Avec les mêmes services, les mêmes offres. L'essai des trois classes entre Genève et Paris est convaincant et rentable, ce qui devrait logiquement permettre sa pérennisation et son extension vers Lausanne. Les Lausannois sont en droit d'attendre les mêmes prestations que celles proposées depuis Genève.

## Suite de la page 13

de Lyria être remplacés par d'autres. Quelque 600 millions de francs ont été investis pour refaire une beauté à des rames d'occasion à deux étages, de trois ans d'âge, qui circulaient dans l'est de la France. La SNCF réalise actuellement ces lourds travaux dans l'un de ses technicentres de la banlieue parisienne. «Il ne reste que la carcasse. Tout le reste va être changé. Si nous avions dû commander des rames neuves, cela aurait allongé la procédure de dix ans», explique Andreas Bergmann. La capacité de ces TGV est nettement supérieure (510 sièges contre 360). Et puis, Lyria «va devenir un véritable opérateur téléphonique. On va équiper toutes les lignes traversant les no man's land avec de la couverture 4G afin d'offrir du wi-fi à bord.»

«Avec toutes ces mesures, nous pouvons encore augmenter la productivité de nos trains jusqu'à 50%», détaille encore le chef de Lyria.

Ce sera donc le baroud d'honneur pour Andreas Bergmann, qui sera remplacé au 1<sup>er</sup> janvier par le Français Fabien Soulet. «Je crois que le job est fait, se satisfait le patron sur le départ. Cela n'a pas toujours été simple de négocier avec des collectivités françaises et suisses qui refusaient de fermer une gare, même quand elle n'était pas rentable. Mais nous sommes sur la voie de la rentabilité (ndlr: même si les 35 millions de francs que les grèves ont coûté empêcheront Lyria de faire un bénéfice cette année). Les nouveaux achats sont actés, les sillons pour le nouvel horaire confirmés.» Le chef finit par une boutade: «Notre objectif suprême, c'est de faire fermer Cointrin.»

## Gastronomie

### Un chef étoilé dans le train

Est-il possible de bien manger dans un train? Après de nombreux autres chefs, c'est au tour de Michel Roth, meilleur ouvrier de France, ancien du Ritz à Paris et actuel chef du Bayview de l'Hôtel Président Wilson à Genève, qui s'y essaie. Il commence par jeter un oeil sur le beurre «commercial» qu'on sert avec «ses» plats: «Il faudra revoir ça. Dans des conditions comme celles-là, il faut respecter les terroirs que l'on traverse et choisir des produits dont on peut assurer la régularité. Bref, éviter les ris de veau ou les filets

de perche et préférer de la truite ou du paleron de bœuf. Ce dernier a préalablement été cuit pendant quinze heures. Le réchauffer pour qu'il arrive à température juteux et tendre, ce n'est donc pas compliqué.» Les recettes du cuisinier sont préparées en Bourgogne par Festins et acheminées par LSG Group, une filiale de Lufthansa. Pour notre part, nous avons testé un suprême de volaille, sauce vigneronne, compotée de choux rouges au genièvre et mini-bavarois de châtaignes. Plutôt convainquant.

**C.AZ.**



Les recettes du chef étoilé Michel Roth sont désormais proposées aux voyageurs. DR