

Interview

«Lausanne va bénéficier de notre nouvelle offre»

Le patron de TGV Lyria défend sa stratégie qui vise à prendre des parts de marché à l'aérien. Il assure que la ligne Lausanne-Paris, via Vallorbe, est «pérenne»

Renaud Bournoud

Fabien Soulet (45 ans) a pris ses fonctions de directeur général de Lyria le 1^{er} janvier. Ses débuts sont chahutés. La refonte de l'horaire TGV fâche les autorités vaudoises et de Franche-Comté. Elles lui reprochent de détériorer la desserte via Vallorbe (*lire encadré*). Le «DG» s'explique publiquement pour la première fois.

Pourquoi un nouvel horaire?

Pour répondre à une augmentation de 25% du trafic entre la Suisse et la France d'ici cinq à dix ans, selon les prévisions de l'EPFL. Notre objectif est de prendre des parts de marché à l'aérien. Je rappelle qu'aujourd'hui Paris est la deuxième destination de l'aéroport de Cointrin. Mais ce n'est pas qu'un enjeu commercial, cela répond aussi à un souci de réduire l'empreinte carbone sur les trajets longue distance. Pour cela, nous devons faire un saut compétitif décisif en améliorant notre offre, avec un horaire plus cadencé et une augmentation de 30% de la capacité grâce à une nouvelle flotte de rames à deux étages plus modernes et plus confortables. Avec en prime le wi-fi gratuit.

Pour les Vaudois, en quoi cette future offre sera-t-elle meilleure?

Pour le dire de façon simple, Lausanne et l'ensemble des Vaudois sont les grands bénéficiaires de la refonte de notre horaire. Aujourd'hui, il y a quatre ou cinq liaisons par jour Lausanne-Paris. Nous allons passer à six trains par jour. Par ailleurs, les nouvelles rames offriront une capacité de 500 places, contre 350 pour les actuelles.

Les collectivités publiques reprochent à Lyria d'avoir élaboré son nouvel horaire en catimini. Pourquoi ne les avez-vous pas consultées?

D'abord, je tiens à préciser que nous avons informé dès le début du mois de décembre les autorités vaudoises et les régions françaises concernées. Ensuite, je rappelle que Lyria exerce une activité commerciale qui ne bénéficie d'aucun financement public. Nous devons faire face à la concurrence des compagnies aériennes, qui sont très présentes entre la Suisse et la France.

L'État de Vaud a travaillé sur un horaire alternatif qui maintient la desserte via Vallorbe. Qu'en pensez-vous?

Nous avons effectivement reçu une proposition d'horaire du Canton qui prévoit de faire passer quatre trains par Vallorbe et aucun par Genève. Cette proposition n'est pas compatible avec la maintenance prévue pour nos rames. Les TGV doivent passer plusieurs fois par semaine dans nos ateliers spécialisés à Paris. Nous ne pouvons faire aucun compro-



Le directeur Fabien Soulet, à la tête de TGV Lyria, une société qui appartient à 26% aux CFF et à 74% à la SNCF. FLORIAN CELLA

Tensions sur ligne du Jura

● La société Lyria, qui gère les TGV entre la France et la Suisse, va revoir son offre avec l'entrée en vigueur de l'horaire 2020, le 15 décembre de cette année. Dans cette optique, la société a acquis, pour 600 millions de francs, quinze nouvelles rames à deux étages. Elles remplaceront les 21 rames actuelles, dotées d'un simple étage.

Mais cela coince au niveau du Lausanne-Paris, via Vallorbe. C'est la ligne historique. C'est également la plus rapide. Pour le moment, quatre liaisons quotidiennes entre les capitales vaudoise et française passent par le Jura et une cinquième par Genève. L'an prochain, Lyria proposera, depuis Lausanne,

trois liaisons par Vallorbe et trois par Genève.

Les autorités vaudoises et de Franche-Comté ont découvert en début d'année ce projet. Elles «exigent» le maintien de la desserte actuelle, via Vallorbe. Côté vaudois, on rappelle que la Confédération a investi 60 millions de francs pour l'assainissement de cette ligne.

Au mois de mars, plusieurs interventions parlementaires concernant cette desserte ont été déposées au Conseil national. Les griefs contre le nouvel horaire TGV ont même été portés à l'ordre du jour de la Conférence diplomatique franco-suisse qui s'est tenue mardi dernier.

R.B.

mis sur la sécurité de nos voyageurs. Et puis, dans le fond, la proposition vaudoise prévoit seulement quatre liaisons par jour. Cela revient à diminuer le nombre de TGV Lausanne-Paris. Nous ne comprenons pas cette logique.

La ligne de Vallorbe est-elle déficitaire?

Notre société a été déficitaire trois fois au cours des quatre dernières années. La rentabilité ne se mesure pas sur une ligne, mais par train. Pour la liaison par Vallorbe, effectivement, le premier train de la journée, celui de 6 h 23, est déficitaire. Il est trop tôt, tant pour les Lausannois que pour les Romands qui souhaitent aller à Paris. Nous allons donc le supprimer.

Et celle de Genève-Paris?

L'analyse est la même. La rentabilité est différente selon les trains. Mais les trains les plus bénéficiaires sont sur la ligne Genève-Paris.

Aller à Paris depuis Lausanne en passant par Genève, cela revient à faire un détour de plus de 100 kilomètres.

Pourtant, les billets via Genève sont souvent moins chers que ceux via Vallorbe. Pourquoi?

Lyria applique la même gamme de tarifs sur Lausanne et sur Genève. Après, il faut savoir que, comme les compagnies aériennes, nos prix évoluent en fonction du remplissage des trains, de l'anticipation de la réservation. Il n'y a absolument pas de règle qui dit que les billets via Genève sont moins chers.

Détourner les TGV de Vallorbe sur Genève, n'est-ce pas un moyen de remplir les trains Genève-Paris?

Aujourd'hui, 25% des voyageurs entre Lausanne et Paris passent par Genève pour des questions d'horaire. Actuellement, de nom-

breux clients préfèrent l'avion et prennent le train jusqu'à Cointrin. Nous faisons le pari de les mettre dans un TGV direct depuis Lausanne pour les convaincre de rester dans le train jusqu'à Paris. Cela participe de notre objectif de prendre des parts de marché à l'aérien. Avec le nouvel horaire, le temps de parcours va être majoré de seulement seize minutes via Genève par rapport à Vallorbe.

L'axe Lausanne-Genève voit passer 600 trains par jour et il est promis à dix ans de travaux. Est-ce raisonnable d'y ajouter des TGV?

Les nouvelles liaisons par Genève ont évidemment été élaborées en concertation avec les services des CFF. Nos TGV utiliseront le sillon existant de l'EuroCity de Milan, qui ne circule pas à chaque heure.

Les TGV de Paris arrivant en retard à Genève seront-ils assurés de continuer sur Lausanne?

Cela peut se produire, mais cela reste marginal. Aujourd'hui, 4 à 5% des Paris-Lausanne, via Genève, n'arrivent pas jusqu'à Lausanne. Mais nous pensons que le nouvel horaire, qui sera plus cadencé, devrait permettre de réduire ce taux.

La réduction du nombre de liaisons via Vallorbe fait craindre aux autorités qu'à terme Lyria ne délaisse Lausanne. Pouvez-vous les rassurer?

Je voudrais être extrêmement clair: la liaison Lausanne-Paris via Vallorbe est pérenne. Il n'y a pas de Lyria sans Jura. Cette ligne fait partie intégrante de notre projet industriel et commercial. C'est la liaison la plus rapide entre Lausanne et Paris. Elle est historique. Nous sommes prêts à faire une déclaration officielle à ce sujet pour rassurer l'ensemble des territoires concernés. De plus, notre offre via Vallorbe est une bonne offre, puisqu'elle prévoit notamment une centaine de places supplémentaires et des rames plus modernes, sans parler du wi-fi, pour lequel nous avons investi sur cette ligne.

Le prolongement des TGV jusqu'à Berne, via Bâle, sera-t-il maintenu avec le nouvel horaire?

Aujourd'hui, il y a un seul TGV qui va directement de Paris à Berne. En raison de contraintes techniques, nous ne pourrions plus exploiter ce train sur Berne l'an prochain. Néanmoins, nous travaillons avec le Canton pour étudier les meilleures alternatives possibles.

Comment sortir de cette crise entre les autorités et Lyria?

Il faut rationaliser cette discussion et garder en tête les enjeux principaux. Je pense que nous sommes tous d'accord pour développer le trafic ferroviaire entre la France et la Suisse et lutter contre le réchauffement climatique.