

Berne arbitrera le litige autour de TGV Lyria

TRANSPORTS «Il n'y a pas de Lyria sans Jura», assure Fabien Soulet, patron de TGV Lyria. Vaud et Berne ne le croient pas. Ils protestent contre la modification de l'offre Lausanne-Paris et l'abandon de la liaison directe Berne-Paris. L'Office des transports s'empare de l'affaire

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

La nouvelle offre de TGV Lyria pour raccorder les villes suisses à Paris est-elle meilleure ou moins bonne que l'actuelle? La coentreprise de la SNCF (74%) et des CFF (26%) d'un côté, les cantons de Vaud et de Berne de l'autre l'analysent très différemment et se livrent à un féroce bras de fer depuis que le projet de nouvel horaire a été annoncé. L'affaire a pris une telle tournure qu'elle fera l'objet d'une médiation de l'Office fédéral des transports (OFT), a appris *Le Temps*. Une table ronde est en train d'être organisée, confirme l'OFT.

En quoi consiste cette nouvelle offre? Aujourd'hui, quatre à cinq allers-retours relient Lausanne à Paris via Vallorbe et le Jura français et, depuis 2014, une liaison transite par Genève. Dès le 15 décembre, la société franco-suisse proposera six voyages quotidiens dans chaque sens, trois par Vallorbe, trois par Genève. La première relation du matin, qui quitte Lausanne à 6h23, disparaît de l'horaire. «En fait, nous fusionnons deux trains: celui de 6h23, qui n'est pas assez rempli car il part trop tôt, et celui de 8h23. Nous les positionnons en une rame à deux étages à 7h23», explique au *Temps* le nouveau directeur de TGV Lyria, Fabien Soulet.

507 places au lieu de 355

Ce Français de 45 ans, qui a présenté sa stratégie à la presse ferroviaire jeudi à Vallorbe, justifie ce choix par le changement de flotte. Les 19 anciennes rames TGV (et deux duplex) seront remplacées par 15 compositions à deux niveaux plus récentes, rénovées, équipées du wifi et offrant 507 places assises au lieu de 355. «Ce renouvellement permettra d'autres aménagements. En milieu de matinée, une nouvelle correspondance partira de la capitale vaudoise à 9h45 et rejoindra la Ville Lumière via Genève. Au total, nous augmenterons la capacité de 30%, ce qui est énorme dans la mesure où cette hausse n'est pas liée à la mise en service d'une nouvelle ligne à grande vitesse», commente-t-il. «Nous voulons offrir davantage de sièges et attirer de nouvelles



Fabien Soulet, le patron de TGV Lyria, à la gare de Vallorbe. (THIERRY PORCHET POUR LE TEMPS)

personnes sur le train. L'étude de marché faite avec l'EPFL annonce une hausse du trafic Suisse-France de 25% ces prochaines années. Or, nous voulons renforcer nos parts de marché (45,6%) par rapport à l'avion et à la voiture. Le train est le seul moyen de transport capable de réduire l'empreinte carbone de la mobilité», reprend-il.

Mais est-il réaliste de faire passer trois paires de TGV sur l'axe Lausanne-Genève, déjà surchargé et en proie à de fréquentes perturbations? Porte-parole des CFF, Jean-Philippe Schmidt assure qu'elles «n'exerceront pas de pression supplémentaire». Et des mesures sont à l'étude en cas d'«éventuels retards en provenance de la France». Il s'agit pourtant bien de trains supplémentaires. Les rames Lausanne-Paris utiliseront des sillons réservés aux EuroCity Genève-Milan qui ne sont

pas utilisés, car ils ne circulent pas chaque heure. Il y a une exception: un TGV remplacera une liaison Genève-Sion existante. «Au pire moment de la journée, puisque c'est l'InterRegio qui part à 17h30», critique la présidente du gouvernement vaudois, Nuria Gorrite.

Vaud et la Région Bourgogne-Franche-Comté alliés

Le canton de Vaud et la Région Bourgogne-Franche-Comté s'opposent à la stratégie de Lyria. «Le nombre de liaisons est tout aussi important que le nombre de places assises. Par Genève, le temps de parcours est plus long (ndlr: 3h57 contre 3h41 par Vallorbe) et la ligne Lausanne-Genève, saturée, a devant elle dix ans de travaux», fait remarquer Nuria Gorrite. Ils ont fait une contre-proposition qui vise à maintenir quatre TGV quotidiens par Vallorbe. «Cela revient-

«Lausanne-Paris via Vallorbe est une offre pérenne. [...] Cet axe reste le plus rapide entre les deux villes»

FABIEN SOULET, PATRON DE TGV LYRIA

draît à réduire le nombre de TGV entre Lausanne et Paris. Et cette proposition ignore les besoins de maintenance de nos rames. Nous n'avons pas de centre d'entretien spécialisé TGV en Suisse», réagit Fabien Soulet.

Vaud et la région frontalière française craignent l'abandon, à terme, de l'axe Lausanne-Jura-Pa-

ris. Ils ont reçu l'appui de la Confédération des transports de Suisse occidentale (CTSO) et de l'association Oustrail, qui ont aussi décidé d'intervenir auprès de TGV Lyria. «Nous n'avons aucune intention de ce genre», assure Fabien Soulet. «Lausanne-Paris via Vallorbe est une offre pérenne. Il n'y a pas de Lyria sans Jura. Cet axe reste le plus rapide entre les deux villes.» De leur côté, les CFF rappellent que 8,4 millions ont été investis pour adapter le gabarit de quatre tunnels afin que les nouvelles rames duplex puissent les franchir.

Le précédent de Berne-Neuchâtel-Paris

L'inquiétude des Vaudois et des Francs-Comtois est motivée par un précédent. Lorsque la liaison Berne-Neuchâtel-Paris a été abandonnée en 2013, le conseil d'administration de Lyria a pro-

mis qu'une ligne directe entre les deux capitales serait maintenue, mais par Bâle. Or, qu'annonce Lyria pour décembre? La suppression de l'unique TGV direct Berne-Bâle-Paris. Les voyageurs bernois seront invités à rejoindre le TGV Zurich-Paris à Bâle, mais ils devront intégrer un rallongement de trente minutes. Que dit Fabien Soulet de cette rupture de promesse? «Depuis l'ouverture de la ligne Rhin-Rhône, le chemin le plus rapide entre Paris et Berne passe par Bâle. Mais des contraintes techniques à venir en Suisse et des travaux empêcheront la circulation du TGV direct quotidien en 2020. Lyria regrette cette situation et est conscient de l'importance politique de la relation Berne-Paris. Mais Lyria a pu réallouer le TGV sur la ligne Zurich-Bâle-Paris, où la demande est supérieure à Berne-Paris. Par ailleurs, Berne n'est en rien déconnecté de Paris, puisque six allers-retours seront possibles dès 2020 entre les deux capitales en correspondance à Bâle, sept jours sur sept.» Mais le gouvernement bernois est fâché. Il considère cette liaison importante pour le tourisme et demande la réintroduction de TGV directs entre Interlaken, Berne et Paris.

Genève-Marseille l'été seulement

La même crainte concerne l'avenir du Genève-Marseille. Lyria ne compte maintenir une connexion quotidienne que durant l'été. Explications de Fabien Soulet: «C'est en juillet-août que cette offre connaît le plus de succès. Nous pouvons la maintenir durant l'été, car nos rames sont moins demandées par la clientèle d'affaires sur les autres axes.» Insistant sur la nécessité d'améliorer la rentabilité de l'entreprise, il souligne que l'offre TGV est une activité «purement commerciale. Nous n'avons aucune mission de service public et ne bénéficions d'aucun financement public. Les revenus de nos clients doivent couvrir nos frais d'exploitation et nos investissements. Or, nous avons été en déficit trois fois ces quatre dernières années. Mais nous n'envisageons aucune hausse de nos tarifs spécifiquement liée à ce projet», déclare-t-il. A l'OFT, désormais, de relancer le dialogue. ■