

## Actualité | France

# Lyria, une avalanche de nouveautés sur Paris - Genève

Après une année 2008 particulièrement satisfaisante, Lyria, qui assure la commercialisation des TGV France - Suisse, cherche encore à gagner des parts de marché sur le secteur aérien, bien présent sur ces relations. De nombreuses actions sont prévues, qui concerneront notamment les temps de parcours ou l'offre à bord... Les travaux en cours sur la ligne du haut Bugey et l'ouverture du TGV Rhin-Rhône contribueront également à conforter l'activité de la filiale franco-suisse.

TEXTE ET PHOTOS DE REGIS CHESSUM

**E**n 2008, le trafic global de Lyria, filiale commune de la SNCF et des CFF, a dépassé les prévisions de croissance que la société s'était fixées. En 2009, de profonds changements dans l'offre à bord sur Paris - Genève devraient aider davantage à conquérir la clientèle attirée encore par l'avion. En 2010, l'ouverture de la ligne du haut Bugey offrira de nouvelles perspectives.

Lyria SAS, filiale de la SNCF à 74 % et des CFF à 26 %, assure depuis 2002 la commercialisation des

TGV France - Suisse via le Jura et la LGV Sud-Est. En 2005, elle a étendu son offre sur Paris - Genève et, en juin 2007, sur Paris - Bâle - Zurich via Strasbourg et le TGV Est-européen (trois AR par jour en 4 heures 30 et un trafic en hausse de 14,4 % en une année). S'est ajoutée, à l'hiver 2007-2008, une liaison hebdomadaire hivernale vers Coire, de façon à assurer la correspondance avec les trains des Chemins de fer rhétiques (RhB) desservant les stations de ski réputées des Grisons.

Il n'est pas de notre domaine de comparer l'activité de Lyria avec celle des rouleurs compresseurs Thalys et Eurostar. Toujours est-il que Lyria progresse au fil des ans sur tous les tableaux. Le chiffre d'affaires de 2008 (220 millions d'euros) est en augmentation de 16,6 %, le trafic global ayant crû de 10 % par rapport à 2007. C'est dire la satisfaction de Christian Rossi, son directeur, et de la SNCF, actionnaire principal. La ligne Paris - Genève, entrée dans le périmètre de Lyria en 2005

avec sept AR quotidiens, fait l'objet de toutes les attentions. En 2008, 975 000 voyageurs l'ont empruntée (en hausse de 2,9 % par rapport à 2007). Face à un marché aérien fort concurrentiel - boosté à partir de 2003 par Easyjet, qui lui a donné le pion -, la part ferroviaire de Lyria est maintenant proche de 50 %. C'est pour attirer davantage la clientèle sensible à l'avion que la filiale franco-suisse a décidé de proposer un service à bord taille sur mesure. Le 1<sup>er</sup> mars, Elvetino SA, société de « gastronomie » hel-

*En juillet 2007, un TGV Lyria Berne - Paris à Verrières-de-Joux, en France : la relation a enregistré une baisse de fréquentation de 10 % en 2008.*



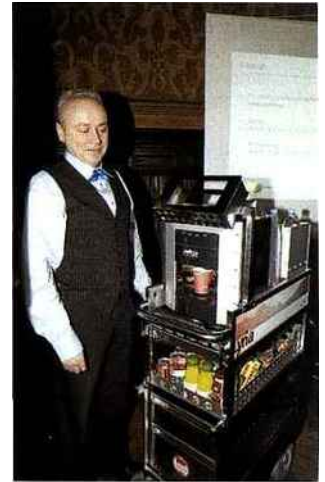
vétique appartenant aux CFF, s'est engouffrée dans la brèche de la restauration à la place en 1<sup>re</sup> classe. Une situation inédite, puisque Elvetino a remporté, en novembre 2008, l'appel d'offres international pour ce type de prestation sur le seul axe Paris - Genève. Son but, selon Yvo Locher, directeur général de la filiale basée à Zurich, est d'offrir aux passagers de Lyria un service au moins identique à celui proposé en classe *business* aviation en Europe, avec un petit déjeuner à 9,90 euros, deux déjeuners-dîners froids ou chauds à respectivement 15,50 et 23,50 euros avec entrée, plat et dessert, eau minérale et café. Les menus, élaborés avec des produits frais, sont recomposés chaque semaine. Ils associent spécialités suisses et françaises. Lors de l'achat du billet au départ de la France, 10 % de réduction sont consentis. Sont aussi proposées la presse quotidienne française et suisse et la possibilité de réserver un taxi en semaine à l'arrivée à Paris-Lyon (par simple demande auprès de l'agent de train entre Genève et Paris).

S'ajoute une vente ambulante, toujours en 1<sup>re</sup> classe, avec sandwich du jour, en-cas, café italien et boisson. Elvetino, certifiée ISO 9001 l'an dernier, s'est associée à la marque italienne Lavazza pour développer un trolley autonome, doté d'une machine à café délivrant des espressos et alimentée par une batterie de très grande capacité, conçue en 2007 par Leclanché Suisse. Elvetino compte aussi mettre à disposition son minibar à bière pression en collaboration avec Heineken lors d'événements spéciaux, tel le Salon international de l'auto de Genève.

Paradoxalement, le service à bord de la voiture-bar TGV est toujours confié à Wagons-Lits (filiale du groupe Accor), y compris sur les autres relations. Il s'adresse à la clientèle de 2<sup>e</sup> classe, qui ne dispose pas de l'offre de 1<sup>re</sup> classe. Rien n'empêchera, en revanche, un voyageur de 1<sup>re</sup> de se rendre au bar pour consommer.

En décembre 2009, au moment du changement de service, le temps de trajet Paris - Lausanne et Berne devrait gagner une quinzaine de minutes grâce aux travaux réalisés depuis deux ans sur l'arc jurassien entre Dole et Frasne (relèvement de la vitesse maximale suite à la suppression de points particuliers, renforcement de la distribution de l'énergie électrique grâce à de nouvelles sous-stations traction...). Sur Zurich, via le TGV Est-européen, deux AR supplémentaires compléteront les trois AR actuels. En juin 2010, la réhabilitation de la ligne du haut Bugey entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde, qui a pris

Lyria attend beaucoup de l'ouverture commerciale du TGV Rhin - Rhône en 2011. Bâle ne sera plus qu'à 3 heures de Paris. Cinq ou six TGV desserviront Zurich avec une nouvelle génération de TGV 2N2 tricourant (motrices POS et troncçons Duplex). L'axe Paris - Genève pourrait connaître ce matériel, mais pas Lausanne, en raison de tunnels suisses hors gabarit deux niveaux proches de Vallorbe. Alors que 30 rames ont été commandées, la livraison de la première pour essais est prévue cette année. Il est envisagé la mise en place progressive jusqu'à l'été 2010, sur l'ensemble des relations, d'un ac-



Nouveauté sur Genève : le trolley Elvetino et sa machine à café.



Duplex Lyria à Genève : l'ouverture, en 2010, de la ligne du haut Bugey devrait dynamiser l'offre Paris - Geneve (août 2007).

du retard, fera tomber le meilleur temps de parcours Paris - Genève à 3 heures 05 (3 heures 22 actuellement). Deux ou trois AR quotidiens devraient s'ajouter aux sept AR actuels. La trame sera cadencée à l'heure aux pointes du matin et aux 2 heures en milieu de journée. À noter que la relation Paris - Neuchâtel - Berne a enregistré une baisse de 10 % du nombre de voyageurs en 2008, la clientèle préférant passer par la LGV Est. Pourtant, aucune décision n'est prise quant à la suppression de cette destination.

compagnement dédié à bord employant des équipes d'agents de train françaises et suisses travaillant en binôme, comme c'est le cas sur les TGV et ICE France - Allemagne. Selon Lyria, « un volant de 150 agents serait suffisant ». On demanderait à ces personnels devant maîtriser un bon niveau de langues, dont l'anglais, de se mettre en quatre pour satisfaire la clientèle de 1<sup>re</sup> classe. Il s'agirait, par exemple, de lui servir café et boissons en cas de défaillance exceptionnelle du personnel de restauration. ●

### La clientèle des TGV Lyria en chiffres

- 67 % en 2<sup>e</sup> classe, 33 % en 1<sup>re</sup> classe.
- 65 % de clientèle loisirs, 35 % de clientèle professionnelle.
- 65 % de Français, 24 % de Suisses, 11 % d'autres nationalités.
- 42 % de clientèle sur Paris - Genève, 35 % sur Paris - Lausanne - Berne et 23 % sur Bâle et Zurich.