

LE TEMPS

MOBILITÉ ABONNÉ

Pour repartir, TGV Lyria mise sur le télétravail dans le train

La filiale de la SNCF et des CFF a perdu les deux tiers de son chiffre d'affaires pendant la pandémie. A l'heure de redémarrer, et face à la concurrence de l'avion et de la voiture, TGV Lyria met en avant le côté écologique du train et la possibilité d'utiliser le temps du trajet pour travailler



En raison de la pandémie, l'amélioration de l'offre annoncée par le directeur de TGV Lyria, Fabien Soulet, en 2019, n'a pas produit les effets escomptés. — © Thierry Porchet pour Le Temps

Bernard Wutrich
Publié mercredi 9 juin 2021 à 14:34
Modifié mercredi 9 juin 2021 à 15:16

La mobilité redémarre. Les CFF annoncent le retour à la normale dans les gares et dans les trains. Les aéroports et les compagnies aériennes préparent le terrain pour accueillir de nouveau les passagers. **TGV Lyria**, la filiale de la SNCF et des CFF qui assure les liaisons entre la Suisse et Paris, bouge aussi. La pandémie lui a coûté cher, révèle au *Temps* son directeur, Fabien Soulet: pour 2020, la perte de chiffre d'affaires s'élève à 200 millions d'euros, soit près des deux tiers des 320 millions enregistrés une année normale et le nombre de voyageurs a chuté entre 2019 et 2020 de 5 millions à 2,3 millions.

Lire aussi: [L'aéroport de Genève espère redémarrer pour l'été](#)

«Comme le transport en général, nous avons été très durement touchés par la crise. Nous essuierons aussi une perte cette année. Grâce au chômage partiel, en particulier en France mais aussi en Suisse, nous avons pu diminuer les coûts. TGV Lyria a été bien soutenu par ses deux actionnaires, qui traversent la même crise et ont une confiance très forte dans notre modèle. La reprise est là, l'envie de voyage est de retour. Notre offre a été relevée à un train sur deux en mai et passera à deux sur trois début juillet. Et nous avons la ferme intention d'aller chercher des parts de marché auprès de nos concurrents aériens», détaille-t-il.

Deux tendances qui se sont renforcées

A l'heure de redémarrer, TGV Lyria mise sur un double atout: l'avantage écologique du transport ferroviaire et la possibilité d'utiliser le temps de parcours pour (télé)travailler. La société a commandé, avant la pandémie, une étude au bureau zurichois **Infras** afin de calculer l'empreinte carbone des voyages effectués entre la Suisse et la France. Ses conclusions tombent à un moment très opportun.

«L'enquête étudie l'énergie nécessaire pour faire voyager une personne en train, en avion, en bus, en voiture thermique ou en voiture électrique. Le but est de quantifier certaines caractéristiques du voyage en train face à ses concurrents, notamment aériens. Déjà avant la crise, deux tendances fortes se dessinaient: la prise de conscience environnementale des voyageurs et des entreprises, qui a encore augmenté durant la pandémie, ainsi qu'une demande accrue de confort et d'équipement wifi à bord», explique Fabien Soulet.

Le train ferait mieux que la voiture électrique

L'étude inclut plusieurs critères: durée du déplacement, charge en CO₂ du voyage lui-même, charge en CO₂ du cycle de vie (de la fabrication à l'élimination) des matériaux utilisés, charge en CO₂ de l'infrastructure. Sans surprise, le TGV se positionne en tête du classement, en particulier pour les émissions de CO₂ par passager et par trajet Genève-Paris: 5,2 kilos en TGV, contre 98 en avion, 19 en bus, 93 en voiture thermique et 42 en voiture électrique.

Quant au bilan énergétique global, il affiche 3,1 kilos de CO₂ par passager et par trajet pour le TGV, 29 pour l'avion, 4,2 pour le bus, 19 pour la voiture alimentée par du carburant et 5,4 pour la voiture électrique. **Infras** relève encore que 73% des émissions polluantes de TGV Lyria proviennent de la fabrication, de l'entretien et de l'élimination des infrastructures et des véhicules. A l'inverse, plus de 80% du CO₂ émis par un avion vient de la consommation de kérosène.

Lire aussi: [André Schneider: «La neutralité carbone en 2050 est un défi pour l'ensemble de l'aviation, chacun doit faire sa part»](#)

Plus surprenant, les trains à grande vitesse se classent mieux que les voitures électriques. «La magie du train est double: il émet peu de CO₂ mais affiche aussi une grande sobriété énergétique sur l'ensemble du processus de production et d'exploitation. Il est supérieur à la voiture électrique pour deux raisons. Sur le rail, les frottements sont limités, contrairement aux pneus, qui sont faits pour accrocher sur la route. Et l'on peut embarquer beaucoup plus de personnes dans un train que dans un avion et, bien sûr, dans une voiture», relève Fabien Soulet.

La concurrence de la visioconférence

L'étude d'**Infras** a surtout eu pour but d'évaluer le temps de travail à disposition durant les déplacements. Le TGV sort en tête, ce qui n'est pas étonnant. Il est possible de travailler «pendant 83% du temps de parcours, contre moins de 35% en avion» et, à moins d'être passager d'une berline avec chauffeur, 0% en voiture.

Certes, la durée du trajet est plus longue par le rail que par les airs: un Genève-Paris se fait en 245 minutes en TGV contre 169 en avion, 315 en voiture et 545 en bus, selon Infrans. Mais TGV Lyria estime qu'elle peut être compensée utilement en travaillant à bord et en utilisant le wifi gratuit installé dans toutes les classes de voyage.

Viser les gens d'affaires

La société franco-suisse ne s'en cache pas: cet aspect de l'enquête a clairement pour but de séduire, tout en respectant les conditions sanitaires en vigueur, les voyageurs d'affaires, que les compagnies aériennes tentent elles aussi de conquérir de nouveau. «La pandémie a démontré que les hommes et les femmes d'affaires ne veulent plus perdre leur temps dans les transports, sans quoi ils n'hésiteront plus à se tourner vers la visioconférence, qui est un nouveau concurrent. Pouvoir utiliser son temps pour travailler, c'est plus important que la durée du trajet. Cette prise de conscience renforce la compétitivité de notre offre», analyse Fabien Soulet. Et l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion prévue dans la loi sur le CO₂, sur laquelle les Suisses votent ce dimanche 13 juin, accroîtrait encore l'attractivité du train.