



Le TGV prend sa revanche sur l'avion pour Paris

PHILIPPE RODRIK
TRANSPORTS
Grâce à sa rapidité et à sa neutralité carbone, le train à grande vitesse renforce sa domination entre la Suisse et la Ville Lumière.

En Suisse, le duel commercial écologique entre le rail et les airs devient torride pour la destination de Paris. TGV Lyria dégage une nouvelle étude, confirmant les performances vertes de ses trains. La compagnie de chemins de fer franco-suisse se renforce ainsi face à ses concurrents aériens, à commencer par Easyjet et Air France.

Le scrutin populaire du 13 juin, à propos d'une loi sur le CO₂, assortie d'une nouvelle taxe sur les billets d'avion, développe évidemment ses effets. Les enjeux n'en sont pas moins énormes. Une estimation prudente, sur la base de l'offre existante, laisse apparaître que la demande en voyages à destination de Paris, par les airs ou le rail, se compte en plusieurs millions de trajets chaque année en Suisse, hors pandémie. À cela s'ajoutent encore des prestations routières. Une étude de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EP-

FL), publiée en 2017, indiquait en outre que la mobilité entre la Suisse et la France devrait croître de 25% d'ici à 2025. Dans ce contexte, TGV Lyria invoque un élément peu surprenant, mais susceptible de se révéler déterminant: «la neutralité carbone directe de ses trains» sur les trajets entre la Suisse (depuis Zurich, Lausanne ou Genève) et Paris. Contre 81 kilos d'équivalent de CO₂ par passager, en avion, entre Genève Aéroport et Paris Charles-de-Gaulle - 93 kilos par voyageur après un décollage de Zurich.

Autres données éloquentes, ressortant d'une étude d'Infras, consultant zurichois spécialisé dans le développement durable: l'empreinte carbone liée à la fabrication puis à la maintenance du matériel de transport et des infrastructures sur le trajet. Ce calcul laisse apparaître un rapport d'environ 1 à 20 entre les trains de TGV Lyria et l'avion et de 1 à 4 entre le ferroviaire à grande vitesse et le bus.

Air France jette l'éponge

Grand concurrent de TGV Lyria en Suisse romande, Easyjet Switzerland réplique: «Nous avons réduit notre empreinte carbone de plus de 30% en vingt ans.» Mais rien n'y fait. La concurrence du TGV ne cesse de se renforcer vis-à-vis des transporteurs aériens. L'été dernier, Air France a jeté l'éponge à EuroAirport, l'aé-

roport de Bâle-Mulhouse. «Au terme de la situation de pandémie, nous ne reprendrons pas la ligne Bâle-Paris Orly, une des moins rentables de notre compagnie sur cet aéroport. Et cela en particulier à cause de la concurrence du TGV», a reconnu la directrice générale d'Air France, Anne Rigail.

Sur sa deuxième base opérationnelle helvétique, Euro Airport, Easyjet Switzerland n'a pas non plus rivalisé longtemps avec TGV Lyria. La filiale du transporteur britannique n'y a proposé des vols à destination de Paris Charles-de-Gaulle que de 2005 à 2007. Le premier client de Genève Aéroport ne manque en outre pas de reconnaître, lui aussi, le poids de la concurrence de TGV Lyria: «Nous n'exploitons pas de liaisons où il existe une connexion ferroviaire, directe et courte. Ainsi, nous ne proposons aucun vol entre Bâle et Paris.»

Qu'advient-il alors des trois vols quotidiens Genève-Paris Orly dans l'offre d'Easyjet à Genève Aéroport? À vol d'oiseau, 408 kilomètres séparent Bâle de Paris. Ce n'est guère que 2 de plus entre la Cité de Calvin et la tour Eiffel. «Et notre offre en sièges augmentera de 30% entre la Suisse et la France, d'ici à l'an prochain», indique le directeur général de TGV Lyria, Fabien Soulet.