

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2019)
Heft: 2246

Artikel: Liaisons TGV France-Suisse : deux concepts s'affrontent : le marché européen du transport ferroviaire entre intérêts commerciaux et rapports entre États
Autor: Béguelin, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020033>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dans ses sociétés [coopératives romandes](#), les ventes au détail ont baissé entre 2000 et 2018 et les marges s'effritent. Certaines acquisitions s'avèrent des poids lourds à porter, tels les [magasins Globus](#), qui ont provoqué de gros amortissements, et auxquels il ne reste que deux ans pour redresser la barre et mettre fin aux pertes d'exploitation.

De manière générale, Migros attire l'attention de la presse économique: la réduction des effectifs en Suisse alémanique - mais aussi à [Genève](#) - n'ayant pas suffi, le géant orange exerce de fortes [pressions](#) sur les fabricants et autres fournisseurs, y compris sur les producteurs du terroir pourtant mis en si rémunératrice évidence au rayon bio.

Le jeu des rabais non démontrés

De son côté, Coop aurait tort de se croire à l'abri des critiques. Car ses coopératives se livrent elles aussi au jeu équivoque des rabais

continuels, comme le font Migros et sa filiale Denner, ou les discounters Aldi et Lidl de plus en plus présents en Suisse romande.

Certes, il paraît que les consommateurs adorent chercher le bon *deal*, celui que l'on trouve en scrutant son smartphone ou en surfant sur son petit écran. Ou celui que promettent, sans donner de références, les rabais de 20 à 59% annoncés par les hebdomadaires largement diffusés des chaînes de détaillants, de A comme *Aldi* à M comme *Migros Magazine* en passant par *Coopération* et *HebdoDenner*.

Il serait grand temps que les associations de consommateurs soumettent à Monsieur Prix le résultat de leurs observations à ce sujet. Et que ce dernier se prononce au nom la loi contre la [concurrence déloyale](#).

L'économie libérale voit dans le libre jeu de la concurrence un mécanisme favorable aux consommateurs. Un beau principe dont la mise en œuvre laisse fort à désirer dans la

pratique des affaires en général et sur le front du commerce en particulier.

Certes, Coop et Migros peuvent à bon droit périodiquement rendre compte des actions que leur inspirent leurs préoccupations sociales affichées. Le duo cite aussi les initiatives exemplaires en matière de durabilité des produits, de qualité des services à la clientèle, de contribution à la protection de l'environnement. Pour ne rien dire de la santé, un marché prospère sur lequel Migros s'avance audacieusement - avec l'espoir secret d'améliorer ses marges.

Mais on devrait pouvoir aussi compter sur ces grands distributeurs pour appliquer en tous points une *«politique d'entreprise reposant sur l'idéal coopératif, l'ancrage national et régional, et la volonté de s'engager avec passion pour la clientèle, de façon crédible, responsable et toujours dans une optique de la performance»*, selon les termes proclamés par Migros dans son rapport annuel.

Liaisons TGV France-Suisse: deux concepts s'affrontent

Le marché européen du transport ferroviaire entre intérêts commerciaux et rapports entre Etats

Michel Béguelin - 22 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34995>

En 1984 s'ouvre la première ligne TGV hors frontières françaises, exploitée avec des rames spécifiques franco-

suisse tri-courants. Elle relie Paris à Lausanne.

A l'époque, la collaboration

entre SNCF et CFF était totale, pour le plus grand bien des voyageurs. Or voici que la société [TGV Lyria](#), devenue le

1er janvier 2019 simple sous-traitant commercial de la SNCF en charge du lucratif marché suisse, veut changer les règles du jeu et imposer son concept du «*remplissage optimisé*» aux quinze rames TGV Euroduplex qui remplaceront les 21 compositions actuelles (dont deux à deux étages). C'est à prendre ou à laisser.

Cet ultimatum est en contradiction formelle avec les engagements pris par la France et la Suisse «*pour que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires coordonnent leur action afin d'améliorer le service sur les liaisons entre les deux pays*». Ainsi le veut l'article 6 de la [convention franco-suisse](#) exemplaire signée en 1999, suite à la construction de la première étape du TGV Rhin-Rhône.

Cette ligne, dont le tracé longe en gros la frontière suisse de Vallorbe à Bâle offre, combinée avec l'axe Lausanne/Neuchâtel-Dijon, toutes les possibilités de retombées «*gagnant-gagnant*» pour les deux pays. Un double avantage que la SNCF n'hésite pas à sacrifier. Elle s'apprête en effet, tout en préservant les marchés de Bâle-Zurich et Haute Savoie/Genève, à dégrader ses prestations sur le marché central de la Suisse occidentale comptant plus d'un million d'habitants.

Le canton de Vaud a été le premier à réagir, suivi par Neuchâtel et Berne. Quant aux sept cantons de Suisse occidentale (VD, GE, VS, BE,

NE, FR, JU), ils ont décidé d'unir leurs efforts au sein de l'association Ouestrail. Le patron des CFF se tait. L'Office fédéral des transports fait son travail de garant de la convention franco-suisse.

Le TGV Rhin-Rhône: développement et investissements

Jean-Pierre Chevènement, alors maire de Belfort, a joué dès 1985 le rôle de promoteur éclairé du TGV Rhin-Rhône. Son idée de base était de le réaliser en trois étapes, afin de créer progressivement, outre l'incontournable liaison parisienne, un axe à grande vitesse européen Francfort/Strasbourg-Marseille.

Une carte européenne met vite en évidence l'importance stratégique de cette vision pour notre pays. Actuellement sont en service: le tronçon commun Paris-Dijon et les deux branches s'ouvrant vers la Franche-Comté et la Suisse, soit d'une part celle du TGV Rhin-Rhône et, d'autre part, celle de la ligne Dijon-Lausanne/Neuchâtel.

La ville de Lausanne et les trois cantons de la chaîne du Jura ont défendu ces développements avec constance. Par l'intermédiaire du grand Neuchâtelois Gérard-F. Bauer, qui fut le premier «*ministre*» de Suisse auprès de l'OCDE après la guerre, les gouvernements des deux cantons de Bâle et de Zurich ont d'emblée compris l'importance de l'enjeu.

Au niveau fédéral, il fut dès lors clair que la Suisse devait contribuer financièrement, hors principe de territorialité, aux investissements. A ce jour, de part et d'autre de la frontière, soit directement à travers la convention franco-suisse, soit sur les tronçons suisses des lignes d'accès, la Suisse a investi un montant de l'ordre de [500 millions](#) de francs. Les contribuables, comme il se doit, escomptent un retour sur investissements. Or, de toute évidence, Lyria 2020 ne répond pas à cette légitime exigence.

Sur fond d'ouverture à la concurrence

En 2010, l'Europe a ouvert à la concurrence les lignes à grande vitesse, cabotage compris. L'Italie joue le jeu. Pour la France, la SNCF s'engage sur quelques marchés étrangers en prenant des participations financières, alors que, sur le plan intérieur, tout est fait pour retarder l'ouverture. Cette stratégie semble prévaloir dans le cas de Lyria SNCF - société dont la SNCF détient 74% du capital et les CFF 26% - qui manifeste très fort sa volonté d'accaparer la part du marché franco-suisse qui lui semble la plus profitable et de laisser tomber le reste.

Heureusement, la convention franco-suisse existe! Le principe de concurrence ne la contredit pas, dans la mesure où la primauté de l'intérêt collectif global est préservé. Comme il se doit, l'intérêt des entreprises ferroviaires reste subordonné.

Lyria SNCF doit rester à sa place

Lyria, dorénavant simple sous-traitant de SNCF, veut imposer son concept dès 2020. Deux marchés sont visés. En premier, l'axe Zurich-Bâle qui offre, grâce à une desserte par deux lignes quasi parallèles à doubles voies, une liaison fiable à long terme. Le second, l'axe TGV Genève-Paris, en place depuis 1981, relève lui du trafic interne SNCF; mais la ligne d'apport dès Lausanne est [complètement saturée](#) en nombre de tracés au moins jusqu'en 2035.

Dès le changement d'horaire de décembre prochain, la SNCF ne mettra plus à la disposition de Lyria que 15 rames à deux niveaux offrant chacune 507 places. Pour les rentabiliser, Lyria veut supprimer une liaison Lausanne-Vallorbe-Frasne/Neuchâtel-Paris et l'unique liaison Berne-Bâle-Paris.

En guise de remplacement, trois liaisons Lausanne-Genève (Paris) sont prévues, en occupant des sillons déjà attribués, soit en trafic interne suisse (Interregio Genève-Sion), soit en accaparant des tracés Eurocity Milan-Lausanne-Genève. Pour la clientèle du marché naturel suisse via Lausanne-Vallorbe et Neuchâtel-Frasne, le détour par Genève signifie des liaisons allongées, avec des risques élevés de changements de trains au retour à Genève, en cas du moindre retard sur la ligne SNCF.

En effet, au nom de la «rentabilité par train», rien de plus facile, pour quelques minutes de retard, que de faire descendre à Genève les voyageurs pour Lausanne et au-delà, en les priant d'utiliser le réseau CFF! Double bénéfice pour la SNCF: une meilleure rentabilité de sa ligne Paris-Genève d'une part et, d'autre part, le blocage par cette même SNCF du tracé Genève-Lausanne (Milan) que le concurrent Trenitalia ne pourrait dès lors pas revendiquer. Ce genre de dérives dues à la concurrence débridée entre grandes compagnies ferroviaires commence à prendre de l'ampleur en Europe, pour la plus grande joie des compagnies aériennes.

A noter que ce concept de rentabilité par train est parfaitement contradictoire avec celui de la gestion d'une flotte. On ne comprend pas que Lyria SNCF, une société dite «commerciale», veuille abandonner un bassin de clientèle vers la France et Paris de plus d'un million d'habitants - toute la partie centrale de la Suisse occidentale et le Valais - qui bénéficient d'une meilleure desserte par Lausanne-Vallorbe et Neuchâtel-Frasne que via Genève.

Autre option surprenante: même si son patron le rappelle expressément, TGV Lyria semble oublier que l'EPFL prévoit une augmentation de 25% du [trafic Suisse-Paris](#) d'ici cinq à dix ans. Autant de clients potentiels qui pourraient préférer l'avion -

tous les trains Intercity vont à l'aéroport - d'autant qu'on les encourage à passer par Genève.

Vers une bataille durable de part et d'autre de la frontière

Du côté français, dans les régions Bourgogne et Franche-Comté, des élus et surtout la société civile bien représentée par la Fédération nationale des usagers des transports ([Fnaut](#)) se démènent et protestent. Avec des hauts et des bas selon les contacts. Mais Lyria SNCF, par ailleurs prête à revoir ici ou là une amélioration de correspondance TER, persiste à démontrer sa toute-puissance et adoucit ses choix en brandissant le susucre habituel: on vous supprime des trains, mais on vous installe le wifi gratuit dans ceux qui restent!

Pour l'entreprise, la convention franco-suisse ne vaut rien - elle demeure très peu connue outre-Jura. Toutefois, on relève deux signes encourageants: Guillaume Pépy, président de la SNCF, a fait une déclaration remarquée, «*Je ne crois plus au tout TGV*», citée le 24 avril dernier dans le toujours bien informé *Canard enchaîné*. Et le même président de livrer le 15 mai, dans une réunion avec des représentants de la Fnaut régionale, ce qu'il nomme lui-même un *scoop*: «*Je veux lancer un appel d'offres pour des TGV à un étage*.» Des signes vers une offre plus diversifiée pour la desserte du marché de part et d'autre du Jura?

Du côté suisse, l'OFT s'en tient fermement à la convention. Mais les CFF jouent un rôle ambigu. Si le CEO Andreas Meyer ne se prononce pas, l'entreprise a bel et bien intégré l'horaire Lyria 2000 dans son communiqué de presse sur le nouvel [horaire 2020](#), comme si l'affaire était réglée.

Bien sûr, après l'unanimité proclamée des cantons de Suisse occidentale contre Lyria SNCF, le dossier va monter au niveau politique et le Parlement va s'en emparer. Et l'OFT, qui par ailleurs assure que «*la convention ferroviaire*

est respectée», veut organiser une table ronde. En bref, Berne se fait fort d'arbitrer le [litige autour de Lyria](#).

Premièrement, il s'agira de trouver une solution à la fois conforme à la convention en vigueur et valorisant les liaisons transjurassiennes au même niveau que les autres. Mais, à part le matériel roulant apte à répondre à l'augmentation du trafic prévue par l'EPFL, il y a aussi la question, fondamentale dans la durée, des tarifs appliqués sur les itinéraires libéralisés. Car l'ouverture des marchés

permettra aux compagnies de moduler leurs offres et leurs prix, y compris en discriminant un itinéraire par rapport à un autre.

Deuxièmement, il faudra mener un débat de fond sur les différentes formes d'intégration du réseau national suisse au réseau européen, à l'heure de la concurrence entre les grands opérateurs du continent.

Dans cette perspective, le différend déclenché autour de Lyria 2020 donne une alerte pleine d'enseignements précieux pour l'avenir.

Les effets ambivalents du télétravail sur la mobilité

Les nouvelles pratiques diversifient les choix, mais s'ajoutent aux anciennes sans les supplanter

Michel Rey - 25 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35001>

Le télétravail permet-il de limiter les déplacements pendulaires? Cette possibilité offerte par les nouvelles technologies suscite beaucoup d'espoirs. Mais elle demande à être concrétisée et se révèle ambivalente.

Le télétravail, c'est l'utilisation des technologies de communication pour travailler depuis chez soi ou dans un autre lieu proche du domicile, aux heures de travail habituelles, au lieu de se déplacer vers le lieu de travail et aux heures conventionnelles.

Selon une [première analyse](#) de

l'Office fédéral de la statistique pour les années 2001 à 2015, cette pratique «*reste encore relativement marginale*». En moyenne, sur l'ensemble de la population active occupée, la proportion est de 2,7%. Elle s'observe dans les branches de l'information et de la communication, dans l'enseignement et dans la recherche ainsi que dans les activités financières et d'assurance. On comprend aisément qu'elle soit plutôt rare dans le secteur de l'industrie et surtout dans la construction et les services à la personne.

Mais l'OFS estime que ce pourcentage augmentera rapidement dans les prochaines années. Une étude du bureau Deloitte, [L'espace de travail du futur](#), a examiné comment la technologie numérique et l'économie du partage sont en train de changer les modalités de travail de la population active suisse.

En raison de l'évolution du secteur des services qui exige des emplois axés sur le savoir, un nombre croissant de personnes peuvent travailler sans être rattachées à un lieu de travail en particulier. La moitié des employés auraient