



Communiqué de presse, 31 mai 2016

---

Les entreprises ferroviaires européennes veulent façonner ensemble la mobilité de demain

## **Amélioration et renforcement de l'offre ferroviaire transfrontalière entre Milan et Francfort**

**Les CEO des CFF, de DB et de FS ont convenu de l'introduction d'une nouvelle liaison directe : dès décembre 2017, des trains de type ETR610 relieront Francfort et Milan via la Suisse. L'offre transfrontalière doit devenir globalement plus ponctuelle et proposer de meilleures correspondances. Avec leur déclaration du CEO Summit de Lugano, les directeurs de toutes les entreprises ferroviaires européennes ont renforcé leur volonté commune de relever le défi de la mobilité du futur. Dans un contexte marqué par la hausse de la concurrence avec les autres modes de transport, les entreprises de chemin de fer doivent se positionner au mieux en utilisant les nouvelles technologies et la numérisation. Dans le domaine du trafic marchandises, le nouveau tunnel de base du Gothard crée de nouveaux avantages pour le rail. Les CEO ont discuté des différentes possibilités d'utiliser au mieux la portée du tunnel de base sur l'axe de transit de marchandises Rotterdam – Gênes avec une planification transfrontalière et une réservation internationale des sillons sur le modèle du Gothard.**

Les CEO des entreprises ferroviaires européennes se sont rencontrés aujourd'hui à Lugano, à la veille de l'inauguration du nouveau tunnel du Gothard. Le thème central du CEO Summit, qui a lieu tous les ans, concerne les défis liés à la mobilité du futur – des défis que les entreprises de chemin de fer entendent relever ensemble de manière accrue à l'avenir. Les besoins de la clientèle ainsi que les comportements en matière de mobilité évoluent constamment, notamment sous l'influence du développement rapide de la technique. En parallèle, la concurrence entre les différents modes de transports, dont l'enjeu est un positionnement dans la chaîne de mobilité, s'accroît.



## **Concentration sur les atouts du rail**

Les entreprises ferroviaires européennes veulent unir leurs efforts pour relever ces défis et améliorer la collaboration transfrontalière. Les CEO concernés ont concrétisé cette volonté dans le cadre d'une déclaration comprenant un plan d'action assorti de nombreuses mesures. Les chemins de fer européens veulent renforcer leur positionnement en tant qu'intégrateurs et fournisseurs de solutions durables et respectueuses de l'environnement en matière de mobilité, et ce tout au long de la chaîne de voyage de porte à porte. Pour cela, ils veulent se concentrer sur leur principal atout, le fait que le train permette d'acheminer un nombre élevé de voyageurs et de marchandises sur des distances importantes, et ce de manière fiable, sûre et ponctuelle. Les grandes gares doivent faire office de plaques tournantes attrayantes et permettre le raccordement avec d'autres moyens de transport et prestataires.

De manière générale, les correspondances vont être améliorées au niveau européen. Les entreprises ferroviaires veulent également continuer à développer la numérisation tout en harmonisant les systèmes de billetterie. Il est important que les clients soient assurés que leurs données personnelles sont protégées et uniquement utilisées avec leur accord à des fins d'amélioration de l'offre. En ce qui concerne les données techniques, les chemins de fer souhaitent en revanche promouvoir un échange ouvert ainsi qu'une harmonisation des normes afin de simplifier les processus et de diminuer les coûts. Contrairement à d'autres modes de transport, les chemins de fer veulent en effet partager leurs données afin de promouvoir activement les innovations.

## **Appel à la politique**

Les entreprises ferroviaires demandent la création de conditions équitables pour la concurrence intermodale. Les bus grandes lignes ne sont que les précurseurs d'autres nouveaux modes de transport. Les chemins de fer européens sont conscients du fait que leur avenir repose entre leurs propres mains mais les conditions-cadres doivent toutefois également être améliorées. Les CEO appellent pour cette raison les pouvoirs politiques à assumer leurs responsabilités. Il est vital de garantir à long terme un financement stable de l'entretien et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Pour que la numérisation puisse être effectuée avec succès, il est également important de créer les conditions nécessaires à la prise en compte des besoins des entreprises ferroviaires tout comme des clients en matière de gestion des données. En tant qu'entreprises appartenant à l'Etat, les chemins de



fer ne doivent pas être plus limitées que des entreprises des technologies de l'information comme par exemple Google.

### **Utiliser efficacement la ligne de plaine pour le trafic marchandises**

Le tunnel de base du Gothard représente un pas de géant pour le trafic marchandises. Des lignes d'accès seront construites dans les prochaines années, conformément aux accords entre la Suisse, l'Italie et l'Allemagne. La ligne de plaine, les trains de 750 mètres de long et le corridor adapté au gabarit de 4 mètres pourront être utilisés entièrement dès 2020. Les CEO de DB, FS et CFF ont convenu que pour une utilisation efficace et ponctuelle, les sillons horaires devraient à l'avenir être planifiés, réservés et optimisés de manière transfrontalière.

### **Nouvelle liaison ferroviaire entre Francfort, la Suisse et Milan**

Une nouvelle offre devrait être lancée en décembre 2017 sur l'axe nord-sud, à savoir une liaison directe quotidienne entre Francfort et Milan via la Suisse. Cette ligne utilisera des trains CFF de type ETR610, récemment homologués par l'Allemagne. Le CEO des CFF, Andreas Meyer, et ceux de Deutsche Bahn, Rüdiger Grube, et de Trenitalia, Renato Mazzoncin, ont signé une déclaration d'intention allant dans ce sens en marge du CEO Summit de Lugano. Jusqu'en 2020, il est prévu de faire circuler une paire de trains par jour. Dans la direction nord-sud, les trains emprunteront l'axe du Gothard et dans la direction opposée, celui du Lötschberg. Des relations directes en provenance de l'Allemagne pour le Tessin et Lucerne ainsi qu'au départ du Valais pour l'Allemagne devraient ainsi également être créées. De nouvelles opportunités économiques devraient ainsi s'ouvrir, en particulier pour le tourisme. D'ici à la mise en place définitive de l'offre trinationale, différentes variantes d'offre et de matériel roulant sont actuellement à l'étude pour la fin 2020. À cette date, le tunnel de base du Ceneri sera en effet mis en service, ce qui permettra de réduire le temps de trajet sur l'axe du Gothard d'une demi-heure supplémentaire.

Avec cette offre trinationale, les chemins de fer veulent afficher leurs ambitions internationales et souligner l'importance de leur coopération face à la hausse de la concurrence liée aux compagnies aériennes à bas coûts et aux bus grandes lignes. L'objectif est également de promouvoir les atouts indéniables du rail au-delà des frontières nationales.

Au cours de la discussion, les CEO des CFF, de DB et de FS ont également confirmé les mesures d'amélioration de la ponctualité déjà évoquées lors de



précédentes rencontres. Les améliorations prévues au niveau des infrastructures devraient aussi permettre d'améliorer l'offre destinée aux clients, et ce en trafic marchandises comme en trafic voyageurs. Le tunnel de base du Ceneri ainsi que le corridor de 4 mètres viendront s'ajouter dès fin 2020 à l'axe du Gothard, en faisant ainsi une ligne de plaine performante pour le trafic marchandises. Le tronçon entre Mannheim et Bâle sera quant à lui aménagé par étapes dans les prochaines années. En Italie, plusieurs tronçons vont être mis en place au cours des prochaines années. Il est en outre prévu de créer dans la région de Milan trois nouveaux terminaux de chargement pour le trafic marchandises.