

## Communiqué de presse, 16 avril 2012

---

Mise en service des premiers véhicules dès 2017

### **Les CFF mettent au concours 29 nouvelles rames automotrices pour le trafic nord-sud**

**Progressivement, le trafic nord-sud sur la ligne du St-Gothard gagne en confort, en ponctualité et en fiabilité. Aujourd'hui, les CFF ont publié la mise au concours de 29 nouvelles rames automotrices pour 800 millions de francs sur [www.simap.ch](http://www.simap.ch). Ces nouveaux trains sont destinés à répondre à la demande qui va doubler sur l'axe nord-sud en raison de l'ouverture des deux tunnels de base (St-Gothard et Ceneri). À long terme, ces rames automotrices remplaceront les trains pendulaires de type ETR 470 encore en circulation. Dès la fin 2017, le premier véhicule mis en service reliera le Tessin à la Suisse allemande. Grâce à leur homologation en Allemagne et en Italie, ces trains desserviront les centres urbains de ces pays proches de la frontière.**

Les CFF investissent dans de nouveaux trains pour leur clientèle. Dans le système d'information sur les marchés publics en Suisse ([www.simap.ch](http://www.simap.ch)), ils ont publié aujourd'hui la mise au concours, déjà annoncée, de matériel roulant pour le trafic nord-sud. Les CFF souhaitent acquérir 29 rames automotrices pour quelque 800 millions de francs. En outre, il est prévu des droits d'option sur des véhicules supplémentaires, à faire valoir par la suite, selon les besoins.

Sur l'axe nord-sud, les CFF tablent sur une demande multipliée par deux après l'ouverture des deux tunnels de base du St-Gothard et du Ceneri. À long terme, ces nouvelles rames automotrices sont destinées à remplacer les trains pendulaires de type ETR 470, mis au rebut fin 2014. Progressivement, les nouveaux trains seront mis en service dès fin 2017, essentiellement pour le trafic national nord-sud sur la ligne du St-Gothard et pour les liaisons directes entre la Suisse et les centres urbains internationaux proches de la frontière.

## **Les trains conventionnels confèrent de la stabilité à l'horaire**

Les rames automotrices offrent un confort maximal aux voyageurs. Elles peuvent atteindre 249 km/h et, avec une longueur maximale de 400 m, elles bénéficient de quelque 70% de places assises supplémentaires, par rapport aux compositions des ETR 470 qui ne font que 230 m de long. Leurs atouts sont multiples: affichage de l'occupation des places à l'intérieur comme à l'extérieur, réservation électronique des places, voiture-restaurant, espaces silence, familles et affaires, prises électriques à toutes les places assises, nouveaux répéteurs pour une bonne réception sur les téléphones portables et réseau local sans fil WLAN.

Les CFF misent sur des trains conventionnels car – après l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard – sur l'axe nord-sud, les trains pendulaires ne feraient gagner que quelques minutes sur le temps de parcours. Pour les CFF, la stabilité de l'horaire, avec des réserves de temps de parcours, est une priorité. Les soumissionnaires ont six mois pour remettre leur offre sur les nouvelles rames automotrices. En option, la soumission d'une offre sur la maintenance assurée par le fabricant.

## **Amélioration sensible de l'offre sur l'axe du St-Gothard**

Dès 2017, des temps de parcours réduits grâce aux deux nouveaux tunnels de base et un matériel roulant plus confortable se traduiront par une amélioration progressive, mais tangible, de l'offre sur la ligne du St-Gothard. En collaboration avec le Comité du St-Gothard, les CFF publieront tous les détails sur l'offre de l'axe du St-Gothard au début de l'été 2012. Actuellement, ils mettent au point une solution de transition, afin d'offrir un maximum de confort à la clientèle. La ponctualité et la fiabilité du trafic nord-sud seront améliorées progressivement.

Dans les prochaines années, les CFF investiront chaque année en moyenne près d'un milliard de francs dans de nouveaux trains modernes, afin de répondre au mieux aux attentes de leurs voyageurs. En plus des 29 nouvelles rames automotrices affectées au trafic nord-sud, les CFF ont décidé d'acquérir 59 nouveaux trains duplex pour le trafic grandes lignes, qui offrent davantage de places assises, en particulier sur l'axe est-ouest.