



Sollte diese E-Mail nicht einwandfrei zu lesen sein, klicken Sie hier.

15.09.2020



## Les CFF et les ÖBB veulent développer davantage l'offre de trains de nuit en Europe

**Les CFF et les ÖBB vont renforcer leur collaboration de longue date en trafic voyageurs international. Les deux entreprises ferroviaires ont l'intention d'étendre l'offre existante de trains de nuit de six à dix lignes. De nouveaux trains de nuit sont prévus de la Suisse vers Amsterdam, Rome et Barcelone. Les CFF et les ÖBB ont aujourd'hui signé une déclaration d'intention dans ce sens à Zurich. L'expansion prévue ne peut être assurée qu'avec le soutien financier du Fonds suisse pour le climat.**

La demande en trafic international de trains de nuit a considérablement augmenté en 2019 et pendant l'année en cours, jusqu'au début de la crise du coronavirus. Le nombre de passagers dans les trains de nuit en provenance de Suisse a augmenté de plus de 25% par rapport à l'année précédente. Les deux chemins de fer partenaires considèrent qu'il s'agit d'une tendance durable dans le contexte de la forte augmentation de la demande des clients pour des voyages respectueux de l'environnement et économes en ressources. Les trains de nuit ont un effet positif clairement démontrable sur le climat, car ils provoquent un transfert des autres moyens de transport vers le train. L'objectif commun des ÖBB et des CFF est de transférer davantage de voyageurs vers le rail et de contribuer ainsi à la réduction des émissions de CO2 dans le secteur du voyage. Cet engagement est conforme aux

objectifs de l'accord de Paris sur la protection du climat et aux préoccupations des responsables politiques et du public de développer un réseau de trains de nuit attractif, élément important d'une mobilité écologique et durable en Europe.

Avec 19 lignes Nightjet et huit liaisons supplémentaires avec d'autres partenaires, les ÖBB exploitent déjà le plus grand réseau de trains de nuit d'Europe. Le réseau comprend six lignes et une connexion supplémentaire en provenance de la Suisse, en coopération avec les CFF. Forts de ce succès, les CFF et les ÖBB ont l'intention d'étendre ensemble l'offre de trains de nuit en Europe. Au cours des derniers mois, les entreprises ont examiné et évalué de manière intensive différentes options d'extension. Grâce à cette coopération, les chemins de fer peuvent exploiter des synergies et réaliser des économies dans la production et la commercialisation de leur offre. Avec la déclaration d'intention signée le 11 septembre, les deux entreprises ferroviaires ont présenté la stratégie pour les plans d'expansion du Réseau Nightjet Suisse 2024. Les plans prévoient l'extension du réseau Nightjet au départ de la Suisse à un total de dix lignes et 25 destinations.

### **Les points centraux des plans d'extension:**

- **À partir du changement d'horaire 2022: nouvelle liaison Nightjet vers Amsterdam**

Dans un premier temps, les deux entreprises ferroviaires prévoient de lancer une nouvelle liaison quotidienne Nightjet Zurich–Bâle–Francfort–Cologne–Amsterdam à partir de décembre 2021. Toutefois, la disponibilité très limitée de matériel roulant adapté au trafic de nuit impose des restrictions strictes à l'extension de l'offre à court terme. Les CFF ont donc l'intention de louer du matériel roulant auprès du fournisseur allemand RDC Asset GmbH.

- **Accroissement des capacités vers Berlin, Hambourg et Prague et nouvelle liaison vers Leipzig et Dresde**

Les liaisons proposées aujourd'hui de Zurich vers Berlin et Hambourg via Bâle font l'objet d'une demande croissante. La capacité de ces liaisons doit donc être sensiblement augmentée. Les CFF et les ÖBB entendent desservir ces deux liaisons avec deux trains distincts sur l'ensemble du parcours à partir de l'horaire 2023 si possible. Ce système permet d'accroître notablement les capacités. Proposant des voitures-lits et couchettes, la liaison vers Prague passera désormais aussi par l'Allemagne et fera partie du Nightjet de Berlin. La refonte de la ligne créera une liaison directe avec Leipzig et Dresde.

- **De nouvelles liaisons vers Rome et Barcelone sont prévues**

Une nouvelle ligne reliera Zurich à Rome via Berne–Brigue–Domodossola. Il est également prévu une liaison quotidienne de Zurich à Barcelone via Berne–Lausanne–Genève. Cela permettrait également d'assurer une liaison directe de la Suisse romande au réseau de trains de nuit. L'introduction de ces deux nouvelles lignes n'est pas encore assurée, les clarifications avec les autres chemins de fer partenaires sont encore en cours.

Afin d'assurer le développement à moyen et long termes de l'offre en trains de nuit, les ÖBB investissent également dans du nouveau matériel roulant. Les nouveaux

trains de nuit vont être introduits progressivement.

## **Les CFF et les ÖBB s'engagent pour de meilleures conditions concernant les trains de nuit**

Avec l'extension prévue, les CFF, les ÖBB et leurs partenaires ferroviaires veulent également œuvrer à l'amélioration des conditions de la politique des transports pour l'exploitation des trains de nuit en Europe. En Suisse, le Parlement débat de la révision totale de la loi sur le CO2 pendant sa session d'automne. Cette révision prévoit la promotion du trafic ferroviaire transfrontalier à partir du Fonds pour le climat. Le Parlement a approuvé la semaine dernière la promotion du trafic voyageurs international, y compris les trains de nuit. Sous réserve de l'issue du vote final et d'un éventuel référendum, le soutien financier apporté par le Fonds pour le climat permettrait aux CFF de compenser les coûts d'exploitation élevés et déficitaires de l'offre en trains de nuit.

Avec Nightjet, les ÖBB sont le plus important opérateur d'Europe en transports de nuit. Dans le cadre de collaborations actuelles, l'entreprise a nettement contribué au maintien des trains de nuit au départ de la Suisse. «Nous sommes sûrs du succès de NightJet. Avec les CFF comme partenaire fort, nous serons en mesure de poursuivre le développement du réseau Nightjet. Nous investissons dans de nouveaux trains; 13 rames Nightjet de dernière génération seront en service à partir de la fin 2022. Les liaisons supplémentaires et les voitures modernes rendront les voyages en train de nuit encore plus attrayants», déclare Andreas Matthä, CEO des ÖBB.

Vincent Ducrot, CEO des CFF, est convaincu que la demande de liaisons ferroviaires rapides de jour et de trains de nuit va continuer à croître. «Ce développement est durable et la demande de mobilité respectueuse de l'environnement et des ressources se poursuivra».

Pour les CFF et les ÖBB, le trafic de nuit est un élément important de l'offre globale, qui présente un potentiel de synergies important avec les liaisons de jour. Une offre ferroviaire attrayante contribue au transfert du trafic aérien vers le rail dans le segment des courtes distances.

### **Les trains de nuit ont un effet positif attesté sur le climat**

Les trains de nuit ont un effet clairement démontrable sur le climat, car ils provoquent un transfert des déplacements de l'avion, de la voiture ou du bus vers le train. Selon les propres estimations des CFF, l'impact climatique de l'offre actuelle de trains de nuit en provenance de Suisse représente une économie d'environ 50 000 tonnes de CO2 par an. Cela correspond à la consommation annuelle moyenne de 30 000 voitures.

Aujourd'hui déjà, Zurich est le deuxième hub le plus important d'Europe en matière de trains de nuit derrière Vienne. Zurich compte en effet des liaisons vers Hambourg, Berlin, Vienne, Graz, Budapest, Prague et Zagreb.



## Impressum

---

CFF SA  
Communication  
Service de presse  
Place de la Gare 9, 1003 Lausanne  
Ligne directe +41 (0)51 220 43 43  
[presse@cff.ch](mailto:presse@cff.ch) / [www.cff.ch](http://www.cff.ch)

Vous trouvez tous nos communiqués de presse sur [www.cff.ch/communiques](http://www.cff.ch/communiques)

[Désabonnement aux informations des CFF aux médias](#)

[Modifier les paramètres de l'abonnement](#)