

Les CFF mettent une roue de plus en Europe

TRANSPORTS Directrice du marché voyageurs, Véronique Stephan a inauguré un train de nuit ultramoderne entre Zurich et Hambourg jeudi. Un élément d'une stratégie internationale volontaire, mais controversée sur le plan politique, comme le montre la discussion sur le financement de la ligne Bâle-Malmö. Le débat reprend ce lundi au Conseil national, lors du traitement du budget

BERNARD WUTHRICH, ZURICH



«Le Nightjet offre une autre expérience de voyage, un espace privé plus convivial»

VÉRONIQUE STEPHAN, DIRECTRICE DU MARCHÉ VOYAGEURS DES CFF

Véronique Stephan a passé la nuit de jeudi à vendredi dans le Nightjet reliant Zurich à Hambourg. Encore peu connue du public, la directrice du marché voyageurs des CFF a inauguré jeudi à Zurich le nouveau train de nuit baptisé «City of Zurich», qui raccorde désormais les deux villes. Construit par Siemens pour le compte de la compagnie autrichienne ÖBB, ce train ultramoderne est exploité en partenariat entre les deux opérateurs. Il concrétise la volonté des CFF de développer son offre internationale, une stratégie qui repose sur deux piliers, l'un diurne, l'autre nocturne.

30 millions par an

«Le Nightjet offre une autre expérience de voyage, un espace privé plus convivial, davantage de modernité et de confort. Il permet de redécouvrir le plaisir du *slow travelling* et correspond mieux aux attentes actuelles», résume Véronique Stephan, qui, lors d'un colloque organisé à Vienne en 2023, disait qu'il fallait «apporter davantage d'émotion dans les transports». Le Nightjet y contribue. S'il dessert Hambourg depuis jeudi, il sera aussi engagé sur les axes Zurich-Vienne et Zurich-Amsterdam dès l'an prochain.

Les CFF ont la volonté d'élargir l'offre en trains de nuit, mais la compagnie ne peut le faire seule. «Pour les trains de nuit, les CFF coopèrent avec des partenaires, principalement les ÖBB. La Suisse et l'Autriche sont leaders en matière de mobilité», relève-t-elle. Il faut aussi de l'argent. La loi sur le CO₂ prévoyait d'investir 30 millions par an, et le projet d'une nouvelle liaison

entre Bâle et Malmö via Hambourg et Copenhague Aéroport coûterait 47 millions pour les années 2026 à 2030. Or, le parlement a ramené le volume annuel à 10 millions et le Conseil des Etats a coupé 10 millions dans le budget de la relation vers Malmö. De quoi alerter les CFF.

«Les trains de nuit ne sont pas rentables pour nous. La demande est là, elle a vraiment changé ces dernières années. Mais les coûts sont élevés. Nous ne pouvons proposer de nouvelles offres que si nous disposons de soutiens financiers. Mais nous respectons les décisions politiques et les contraintes budgétaires. C'est finalement la politique qui décidera si la liaison nocturne Bâle-Malmö est réalisable ou non», fait remarquer Véronique Stephan. L'avenir du train de nuit au départ de la Suisse reste ainsi tributaire de la volonté politique d'investir dans ce concurrent de l'avion.

Parallèlement à cela, «les CFF veulent développer les liaisons internationales de jour, proposer une offre plus étendue et de nouvelles destinations», ajoute Véronique Stephan. De nouvelles rames Giruno relieront l'an prochain Zurich à Florence et à Livourne et l'offre en direction de Milan et Venise sera étoffée, comme elle

l'a annoncé elle-même à Milan l'an dernier. Les CFF ont, de plus, fait part de leur intention en novembre d'acquérir une quarantaine de trains à grande vitesse en leasing pour le trafic à destination de l'Italie, de la France (notamment entre Genève et Lyon, un axe qui nécessite une évidente modernisation), et «éventuellement» Barcelone ou Londres.

Cette volonté s'inscrit dans la logique de la nouvelle réglementation européenne d'*open access* et de l'accord sur les transports terrestres renégocié. Mais elle découle aussi de la sensibilité de Véronique Stephan. Parfaite bilingue et anglophone, elle est, au sein de la direction des CFF, l'une des rares personnes à disposer d'une expérience non ferroviaire et internationale: après avoir étudié à Saint-Gall et à Genève, elle est passée par McKinsey, L'Oréal, Johnson & Johnson, Ball Packaging Europe (canettes) et Corplex (plastiques recyclés).

«Le fait d'avoir travaillé à l'étranger a peut-être influencé une certaine optique. Je suis convaincue que la Suisse, par sa position au centre de l'Europe, dispose d'opportunités de marché au-delà de ses frontières», dit-elle, en soulignant que la décision de proposer de nouvelles destinations dans d'autres pays européens est le fait de l'ensemble de la direction.

Le succès de cette stratégie internationale reste encore incertain, pour des raisons tant financières que politiques. Au parlement, les critiques émises contre le subventionnement des trains de nuit portent sur le fait que les CFF devraient davantage investir dans le trafic régional et moins dans l'international.

Cette dimension jouera un rôle lorsque sonnera l'heure de la succession du CEO Vincent Ducrot, âgé de 63 ans. Si une solution interne est privilégiée, le nom de Véronique Stephan mais aussi ceux de Linus Looser, responsable de la division infrastructure, et de Reto Liechti, chef de la production voyageurs, ne manqueront pas d'être évoqués – ils le sont d'ailleurs déjà. Mais une solution externe sera aussi envisageable: les compagnies régionales suisses, par exemple aux Grisons, regorgent de dirigeants compétents. ■