

TRAFIC FERROVIAIRE | BRUXELLES-LUXEMBOURG

## Pendolino : gain de 2,6 millions

Ph. Law.

Mis en ligne le 20/05/2011  
-----

**C'est la conclusion des 4 partenaires qui ont élaboré un plan d'affaires sur 20 ans. Ils prévoient une offre de 3 A/R entre Bruxelles et Zurich via le Luxembourg.**

Les discussions entre les quatre entreprises ferroviaires (SNCB, CFL, SNCF, CFF) pour l'exploitation d'un train pendulaire (plus connu sous le nom de Pendolino) sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Zurich ont quasiment abouti. Selon un document confidentiel dont "La Libre" a eu connaissance, les chemins de fer belges (SNCB), luxembourgeois (CFL), français (SNCF) et suisse (CFF) sont arrivés à la conclusion que le projet devrait plutôt rapporter un peu d'argent. Les différentes études qu'ils ont commandées ont tracé les scénarios optimistes et pessimistes du projet en fonction de différents critères (type de train, coût d'infrastructure, nombre de liaisons, impact du cours de change euro/franc suisse, etc.) et le choix a donc été arrêté récemment. *"Après de multiples pistes explorées, le plan final retenu par les partenaires est une offre de trois allers-retours Bruxelles-Suisse avec quatre rames"*, lit-on dans le document. Une proposition d'offre de base sur les horaires des trains est déjà élaborée (voir infographie).

Les quatre partenaires se basent principalement sur les analyses du bureau McKinsey, dont les appréciations leur ont permis d'opter pour le modèle récent ETR 610 du Pendolino. Il s'agit en fait de la 4e génération du train pendulaire qu'exploitent les chemins de fer suisses depuis quelques années déjà en collaboration les Italiens. D'après les études, le scénario optimiste laisse entrevoir une rentabilité positive du projet. *"Les partenaires sont arrivés à un accord rentable pour les quatre partenaires en ce qui concerne le core-business du projet, c'est-à-dire les trois allers-retours entre Bruxelles et Zurich sans les impératifs commerciaux et gouvernementaux des uns et des autres"*, lit-on encore dans le document.

D'après les quatre entreprises ferroviaires, le résultat opérationnel avant impôts (EBT) serait de 2,6 millions d'euros, *"hors neutralisation de l'effet de change"* euro-franc suisse. En neutralisant les effets de change, on pourrait réaliser une économie de l'ordre de 2,5 millions d'euros. Ce qui fait monter l'EBT à un montant de 5,1 millions d'euros (dans le cas d'une location pure simple du matériel roulant). Si les partenaires optent pour un leasing, dans ce cas, le résultat opérationnel avant impôts est évalué à 4,8 millions d'euros. *"La rentabilité ci-dessus comprend trois A/R Bruxelles-Zurich, le revenu national hors abonnement (30 %) pour tous les opérateurs y compris CFF et 3+1 rames. Il n'est pas tenu compte de l'optimisation des FTE (NdlR : équipages employés à temps plein)"*, indiquent encore les dirigeants de la SNCB.

Le plan d'affaires est élaboré sur vingt ans. Les partenaires rappellent toutefois que la liaison actuelle entre Bruxelles et la Suisse assurée par des trains internationaux (deux A/R Bruxelles-Zurich et un A/R Bruxelles-Bâle) enregistre un déficit consolidé d'environ 4 millions d'euros.

Une fois le plan d'affaires validé, il conviendra aux partenaires de signer une lettre d'intention portant sur un plan de roulement et leur participation à l'appel d'offres des Suisses pour le train pendulaire durant le dernier trimestre 2011. Le plan de roulement comprendra les trois A/R Bruxelles-Zurich sous réserve d'une solution pour les deux départs le matin depuis Luxembourg ville (un vers Bruxelles et un vers Strasbourg). Les autres étapes sont notamment la signature d'un accord final (MoU) et la définition du modèle opérationnel final avec partage de la marge.

D'après les prévisions, l'objectif est une mise en service de la ligne à l'horizon 2016-2017.

---

Cet article provient de <http://www.lalibre.be>

