



Le patron d'Eurostar, Nicolas Petrovic (à gauche), présentait hier à Londres les nouvelles rames Siemens. Elles entreront en service à partir de la fin 2015. Avec des moteurs répartis tout le long du train, les nouvelles rames, dont l'intérieur est signé Pininfarina, offriront 20 % de sièges en plus que les rames Alstom en service aujourd'hui. Photos Alastair Grant/AP/Sipa

# Pour ses vingt ans, Eurostar présente ses nouvelles rames

## TRANSPORTS

**La compagnie ferroviaire contrôlée par la SNCF annonce 1,3 milliard d'euros d'investissements.**

Vincent Collen  
vcollen@lesechos.fr  
— Correspondant à Londres

Eurostar s'offre un cadeau à 1 milliard de livres sterling pour son vingtième anniversaire. La filiale (à 55 %

de la SNCF, qui a ouvert son service Londres-Paris et Londres-Bruxelles le 14 novembre 1994, a annoncé hier la commande de sept rames à Siemens. Avec les dix trains déjà commandés en 2010, le constructeur allemand fournira au total 17 rames à Eurostar. Les moteurs sont répartis tout le long du train, ce qui permet de gagner de la place : chaque rame pourra transporter 894 voyageurs, 20 % de plus que les 27 trains Alstom utilisés aujourd'hui. Le constructeur français avait été écarté lors de l'appel d'offres.

Les nouveaux équipements n'entreront pas en service tout de

suite. « Ils seront introduits progressivement à partir de la fin 2015 », précise Nicolas Petrovic, le patron d'Eurostar. La construction des rames e320 – ainsi baptisées parce

**Ce week-end, le e320 effectuera son premier voyage test dans le tunnel sous la Manche.**

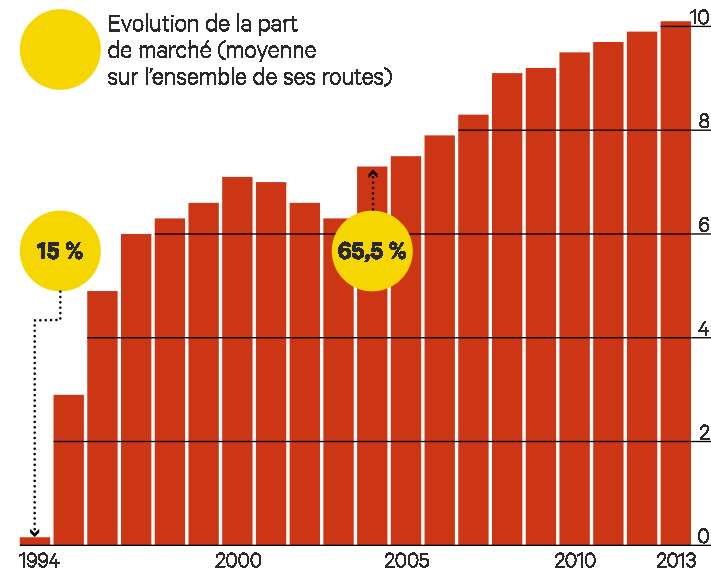
qu'elles peuvent rouler à 320 kilomètres-heure – a connu des ratés, qui ont obligé la firme munichoise à passer des provisions dans ses

comptes l'an dernier. L'homologation des nouveaux trains n'est pas achevée. « Ils doivent être totalement interopérables avec les systèmes de signalisation de chaque pays », explique Steve Scrimshaw, qui dirige la filiale de Siemens au Royaume-Uni. Ce week-end, le e320 effectuera son premier voyage test dans le tunnel sous la Manche.

L'une des nouvelles rames était présentée hier à Saint-Pancras, la gare Eurostar de Londres. Elles sont un peu plus hautes et plus larges que les rames en circulation. L'intérieur a été conçu par Pininfarina, le prestigieux designer italien. Moins

## Evolution de la fréquentation de l'Eurostar

En millions de voyageurs



« LES ÉCHOS » / SOURCE : EUROSTAR

volumineux, les sièges tapissés de bleu cobalt ou de gris anthracite sont plus confortables. Toutes les voitures s'adaptent aux nouveaux besoins des voyageurs, avec des prises partout pour brancher ordinateurs et téléphones. Le wi-fi sera gratuit en première comme en seconde.

### Londres - Marseille

Les rames Alstom en service aujourd'hui seront de leur côté entièrement renouvelées petit à petit, et proposeront les mêmes prestations que les nouvelles. L'investissement de 1 milliard de livres (1,3 milliard d'euros) annoncé par Eurostar comprend les 17 nouvelles rames, la rénovation des anciens matériels, la rénovation des gares – agrandissement du terminal à la gare du Nord notamment – et le développement de services numériques.

Fort de cette flotte renouvelée, Eurostar se lance vers de nouvelles

destinations. A partir du 1<sup>er</sup> mai 2015, des trains directs effectueront la liaison entre Londres et Marseille en 6 h 27, en passant par Lyon (4 h 41) et Avignon (5 h 49). Le trajet retour prendra une heure de plus, car les passagers devront descendre du train à Lille pour passer les contrôles des autorités britanniques. Avec de telles durées de trajet, Eurostar n'espère pas concurrencer l'avion aussi massivement que sur Londres-Paris et Londres-Bruxelles. « Nous allons créer un marché, cela prendra du temps », reconnaît Nicolas Petrovic. L'offre s'adressera en priorité à la clientèle de loisirs. Ensuite, « fin 2016 ou début 2017 », Eurostar compte desservir Londres-Amsterdam en 4 h 38, via Rotterdam et l'aéroport de Schiphol. La filiale de la SNCF s'attaque là à un marché d'envergure : la liaison aérienne entre les capitales britannique et néerlandaise est la plus active d'Europe occidentale. ■