

*Chief Executive Officer*

**BY EMAIL ONLY**

**Ian Biggar**

**Access Policy Advisor**

**Office of Rail and Road**

**By email only to:**

**[stationsanddepots@orr.gov.uk](mailto:stationsanddepots@orr.gov.uk)**

17/07/2025

TF E7HRM2AOY

Dear Mr. Biggar,

**TRENITALIA FRANCE'S APPLICATION FOR DIRECTIONS UNDER SECTION 17  
OF THE RAILWAYS ACT 1993 FOR ACCESS TO TEMPLE MILLS INTERNATIONAL  
DEPOT**

Thank you for your letter dated 12 June 2025 inviting further information, clarification and representations from Trenitalia France regarding its requirements for access to Temple Mills International depot ("**TMI**").

As requested, we set out below responses to each of the questions raised in your letter dated 12 June 2025, along with supplementary information in support of Trenitalia France's application. Please also see attached Annexes 1 to 11 as referred to throughout this letter.



## 1. Introduction

1.1 Trenitalia France SAS ("**TF**") is an international train operating company, that entered the French railway market in December 2021 as the first competitor to Eurostar to provide high speed passenger railway services in France. TF launched high-speed services between Paris, Lyon and Milan with Trenitalia's fleet flagship train: Frecciarossa 1000.

During the first three years of providing these high speed services, TF has transported more than three million passengers and has achieved a 98% satisfaction rate<sup>1</sup>.

The high speed services being provided by TF between Paris and Lyon has continued to gain more travellers, with a 40% increase in passengers between 2023 and 2024

TF's high speed services between Paris and Milan were unfortunately interrupted at the end of August 2023, due to a landslide in the Maurienne Valley in the French Alps. TF resumed its high speed services between Paris and Milan this year from 1 April 2025, and now offers four daily departures (including two departures from Paris to Milan and two departures from Milan to Paris).

From 15 June 2025, TF commenced new high speed services between Paris and Marseilles, and now offers four daily trips<sup>2</sup>. Please see the TF Company Profile for further information in relation to TF and the current services that it offers (See Annex 1 - "*TF Company Profile*").

1.2 As a subsidiary within the FS Group, TF is supported by a large organisational structure. FS Group is the third largest mobility company in Europe, with a consolidated presence in several countries, including but not limited to Italy, France, Spain, Germany and the United Kingdom. With

---

<sup>1</sup> Study conducted by OpinionWay – September 2024

<sup>2</sup> <https://www.fsitaliane.it/en/media/press-releases/2025/6/13/fs-group-frecciarossa-15june-paris-marseilles.html>



more than 100 subsidiaries, approximately 96,000 employees and the operation of over 10,000 trains per day, the FS Group is a global leader in passenger and freight transport by rail. The “Ferrovie dello Stato” entity was established in 1905 and opened the first European high-speed line in 1977 (the “*Direttissima*” between Rome and Florence). Combining its roles as railway operator and infrastructure manager, the FS Group ensures a fully integrated and sustainable mobility system. It is a well-known and highly regarded brand with strong aspirations for expansion, leveraging a solid and proven experience in managing high-speed rail companies in Europe. Please see the FS Group Company Profile (See Annex 2 – “*FS Group Company Profile*”) and the FS Group website (<https://www.fsitaliane.it/en.html>) for further information in relation to the FS Group and the current services that it offers.

- 1.3 TF is currently owned by **Trenitalia**, which is the FS Group railway subsidiary based in Rome. Trenitalia is Italy’s primary passenger rail operator, running the flagship Frecciarossa train across a comprehensive national network. Trenitalia launched its first high speed service through the “Freccie” brand in Italy in 2009 and, since 2012, was the first operator in the world to operate high speed rail services in competition in Italy. Trenitalia has a proven track record of delivering high quality and fast connectivity within Italy and internationally<sup>3</sup>.

In October 2024, Trenitalia received special recognition for its Frecciarossa service, being named “Best Rail Operator” in the Ground Transportation category at the third edition of the European Business Travel Industry Awards<sup>4</sup>. This prestigious award underscores Trenitalia’s strong commitment to delivering a high quality travel experience to passengers travelling via rail<sup>5</sup>.

Trenitalia's growing experience, skills and expertise have allowed it to expand into the high speed rail markets of France (via TF) and Spain (via ILSA/Iryo).

---

<sup>3</sup> <https://www.trenitalia.com/en.html>

<sup>4</sup> <https://www.europeanmissionawards.com/2024-edition/winners-2024/>

<sup>5</sup> <https://www.transportenvironment.org/articles/pricey-tickets-poor-service-rail-ranking-exposes-the-best-and-worst-in-europe>



**ILSA**, a consortium for which Trenitalia is the major shareholder, initiated high speed train services from Madrid to Barcelona in November 2022. Since then, ILSA has expanded the network of Spanish cities served by Trenitalia's Frecciarossa trains, leveraging the opportunities provided by the expansion of the rail sector in Europe.

In 2026, Trenitalia is planning to offer additional high speed services between Italy, Austria and Germany, in cooperation with DB and OBB.

- 1.4 Since 2017, the FS Group has also maintained a solid presence in the UK, through **Trenitalia UK**, which owns c2c and is a key partner of Avanti West Coast with a 30% stake in the joint venture with FirstGroup. Through Avanti West Coast, Trenitalia UK is actively working with the UK Government and associated institutions to develop and promote the HS2 project.

Trenitalia UK is also currently involved in the renationalisation of the railways in the UK through its ongoing assistance with the handover of the c2c National Rail Contract to the Department of Transport, which is currently scheduled for completion on the 20<sup>th</sup> of July 2025.

Notwithstanding the renationalisation of the railways in the UK, **c2c** has consistently been named one of the UK's most popular and punctual commuter operators, winning 15 industry and corporate awards over the past five years, including being named 'Rail Operator of the Year' at the 2018 National Transport Awards. c2c also holds the all-time UK record for punctuality over the course of a full year (97.5 per cent) and during a single four-week period (98.8 per cent)<sup>6</sup>. In October 2024, the results of the independent Rail User Survey found that c2c was the best rail operator for leaving passengers satisfied with their journeys overall.

In particular, the Rail User Survey asked passengers in Great Britain about experiences of travelling by rail and how satisfied they were with their most recent train journey. It ranked all train operating companies (TOCs) from a sample spread over the past seven months (16 February 2024 – 15 September 2024) and revealed that the overall c2c customer satisfaction

---

<sup>6</sup> [https://www.c2c-online.co.uk/about-c2c/our-vision-and-values/c2c-history/#:~:text=Winning%20awards%20and%20breaking%20records,period%20\(98.8%20per%20cent\)](https://www.c2c-online.co.uk/about-c2c/our-vision-and-values/c2c-history/#:~:text=Winning%20awards%20and%20breaking%20records,period%20(98.8%20per%20cent).).



score was 94%. The survey is independently run by Transport Focus and uses strict methodology to accurately measure how customers feel about key areas of performance.

c2c was the best operator for overall customer satisfaction, scoring the highest out of 21 train operating companies<sup>77</sup>.

Complementing c2c's strong performance in the UK, the consolidated presence of the FS Group in France and in the UK offers an important competitive advantage for the future development of cross-border connections between the UK and continental Europe.

1.5 Following a recent reorganisation within the FS Group, TF will become a wholly owned subsidiary of **FS International** from the end of 2025, which is the FS Group holding company focused on the FS Group's international rail passenger operations. FS International will also acquire Trenitalia's shares in its other European subsidiaries (notably ILSA/Iryo, Trenitalia UK, Netinera and Hellenic Train) and Busitalia's shares in Qbuzz, a major local public transport operator in the Netherlands that is active in both the bus and railway sector. Through these reorganisations, the FS International plans to promote sustainable, multimodal mobility across Europe, while also enhancing integration between bus and rail transport. See tables 1 and 2 below and the FS Group Company Profile (See Annex 2 – "*FS Group Company Profile*") for further information in relation to the current and future company structure of the FS Group.

---

<sup>77</sup> <https://www.c2c-online.co.uk/media-centre/latest-news/c2c-remains-top-train-operating-company-in-great-britain-for-overall-customer-satisfaction/>;  
<https://www.transportfocus.org.uk/blog/satisfaction-and-performance-insights-from-our-latest-rail-user-survey/>



## FS Group Organisation – As is

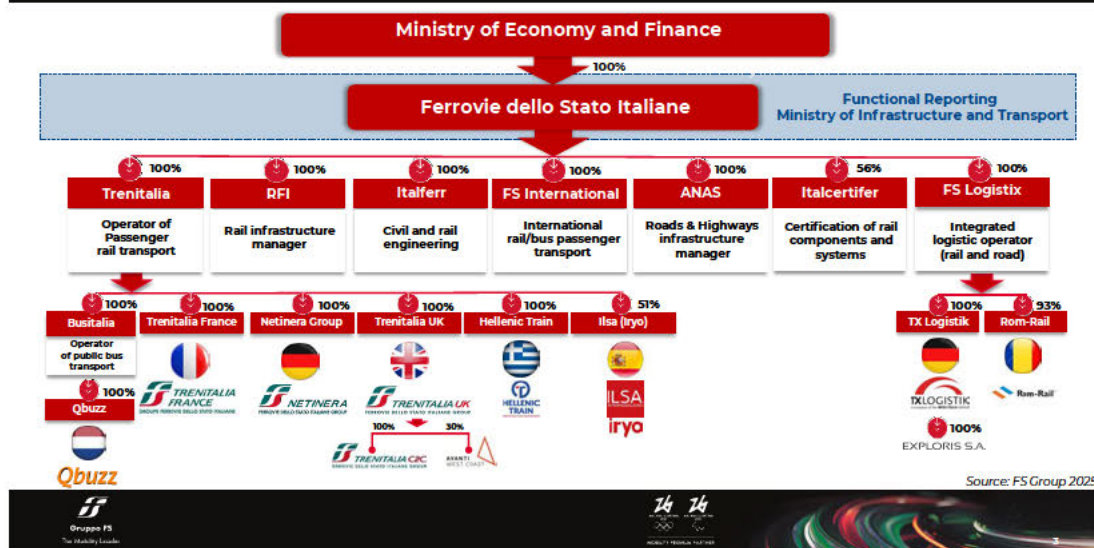


Table 1: FS Group Organisation – As is

## FS Group Organisation – To be

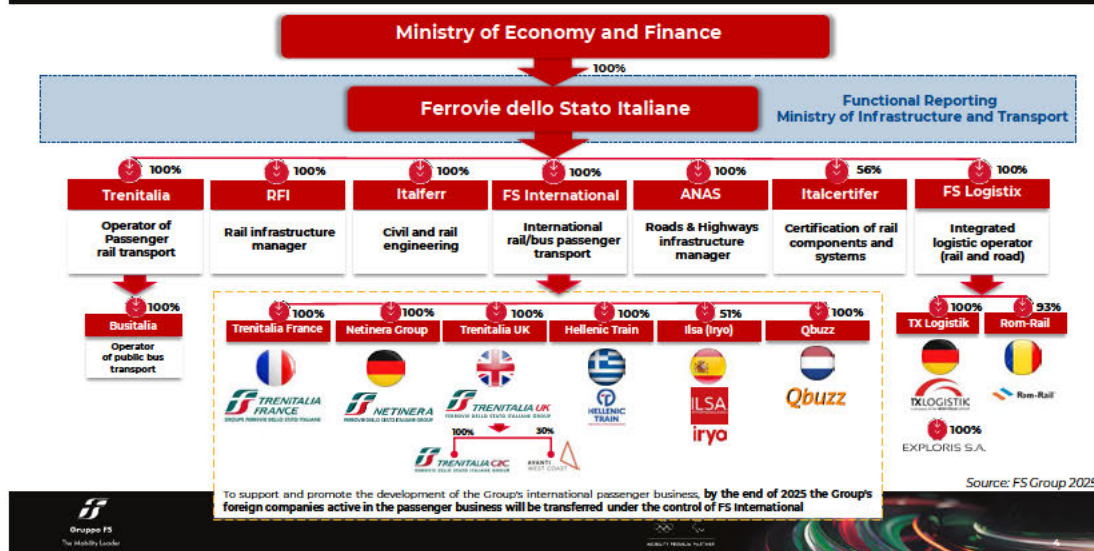


Table 2: FS Group Organisation – To be

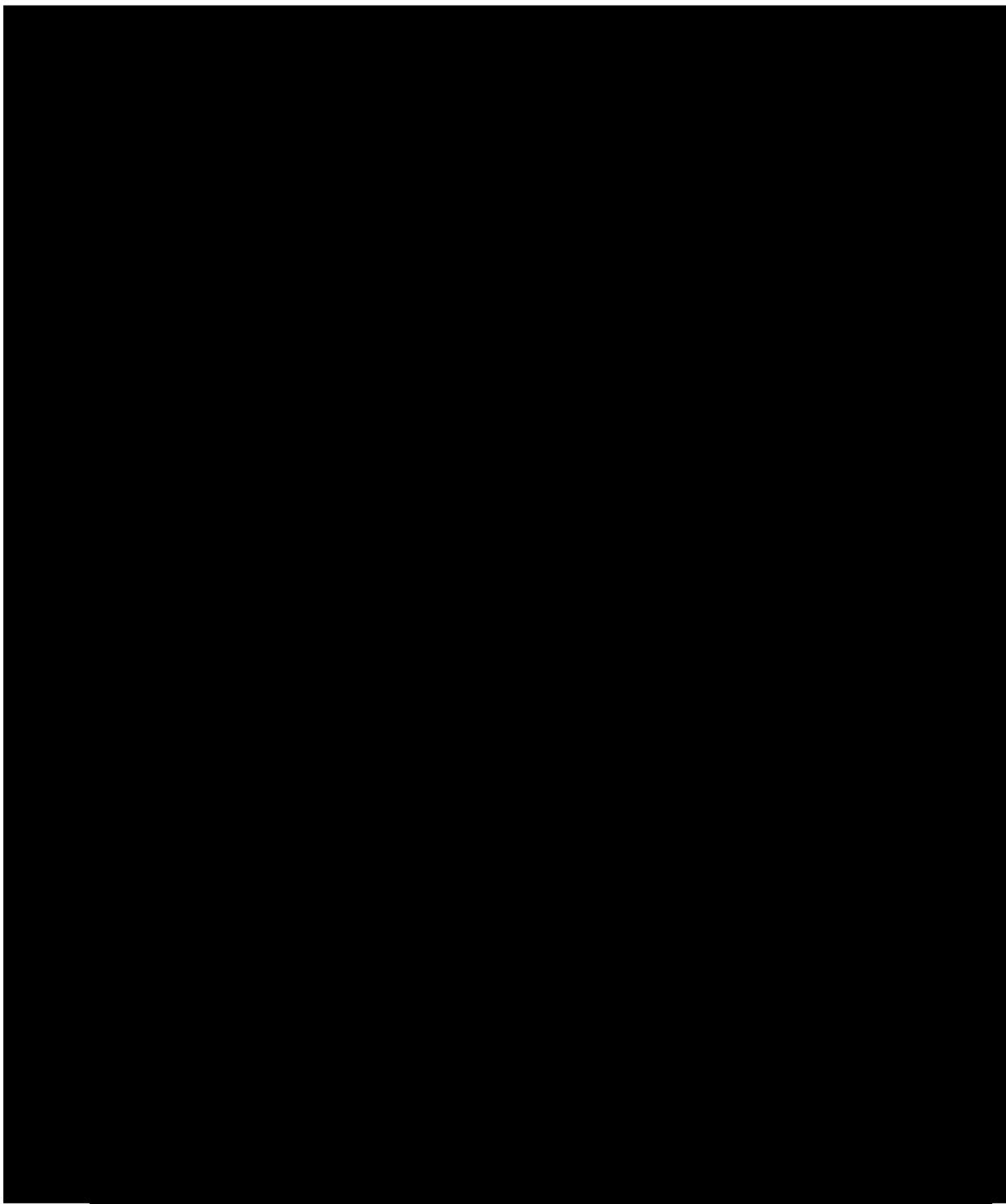


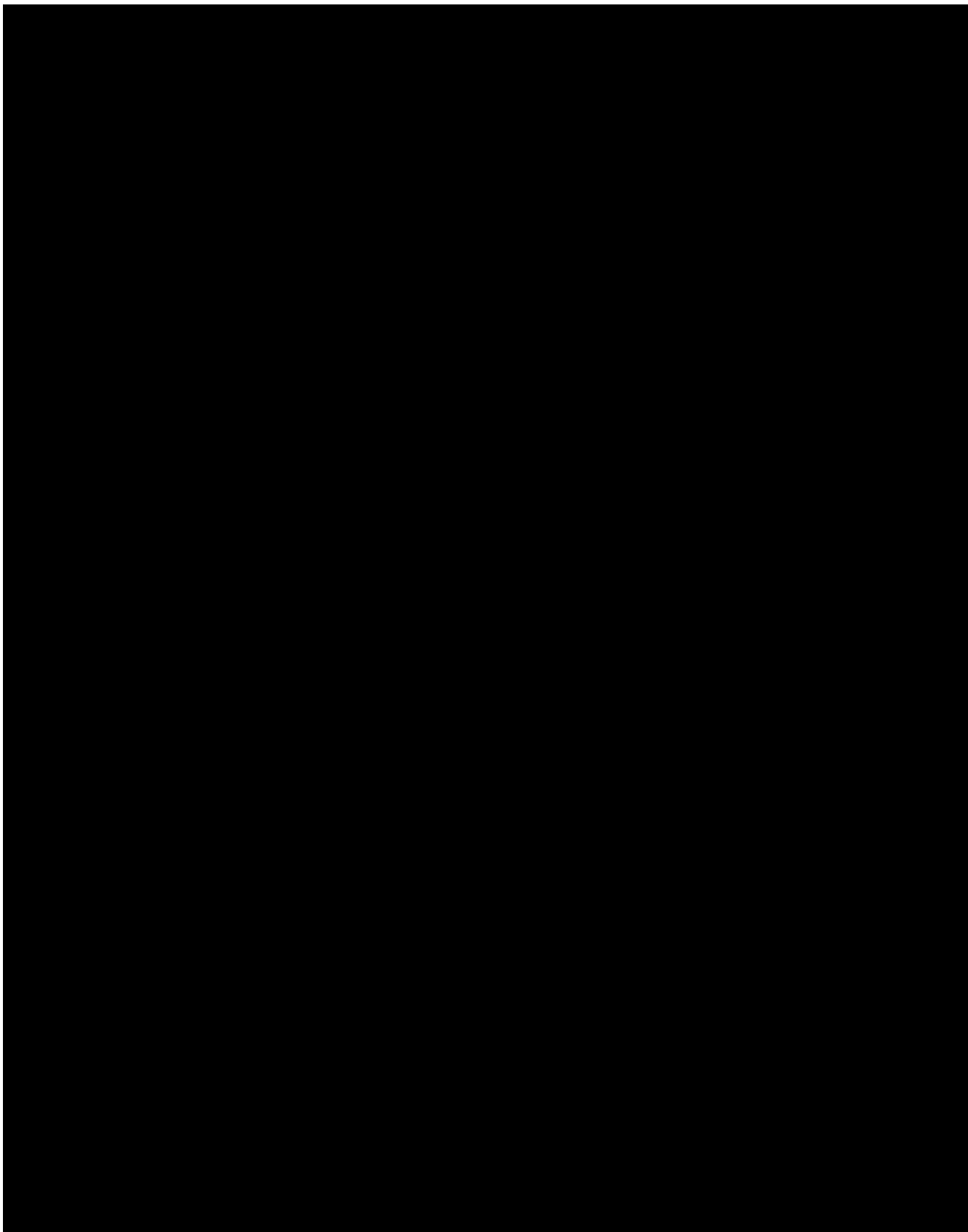
1.6 In April 2025, the FS Group announced a plan to launch new high-speed rail services between London and Paris from 2029. This project is one of the most significant pillars of the FS Group's international development strategy and part of the **FS Group 2025–2029 Strategic Plan**, which identifies the expansion of high-speed connections across Europe as one of its key priorities<sup>8</sup>. A “European metro system”, capable of connecting the continent’s major cities by overcoming national borders is a vision that the FS Group aspires to turn into a reality.

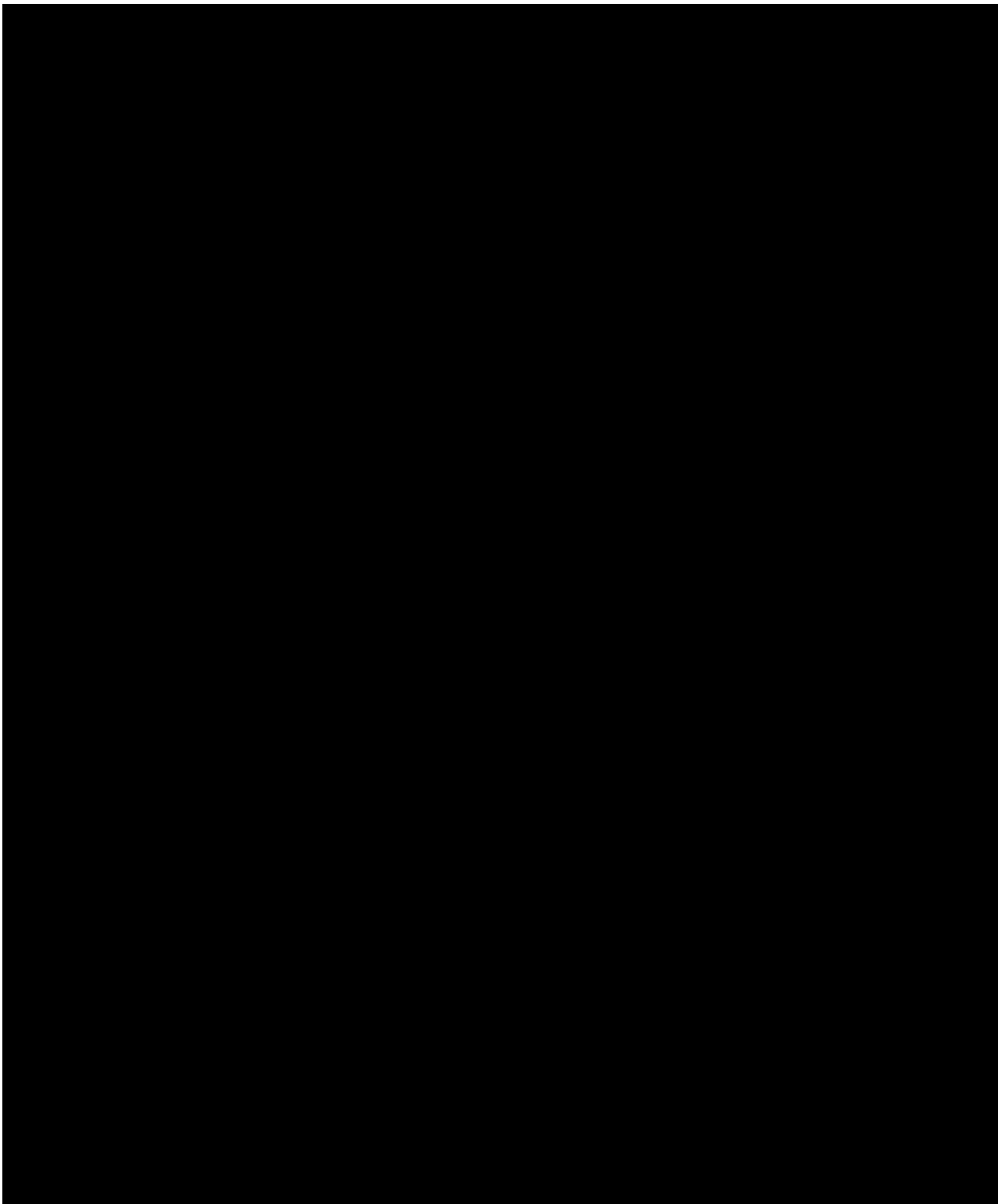
1.7 TF is leveraging the expertise, capacity, financial robustness and experience of the whole FS Group in order to operate high speed rail passenger services between London and Paris from 2029. TF is currently planning to offer around ten round trips per day, both from London to Paris and from Paris to London. The launch of new high speed rail passenger services between London and Paris represents the first step of TF's broader development plan that may include, in a second phase, the evaluation of intermediate stops to increase the connectivity of local communities (i.e. at Ashford in the UK) and the extension to other destinations in France and Italy, such as Lille and other cities already served by TF (e.g. Lyon, Marseilles and Milan).

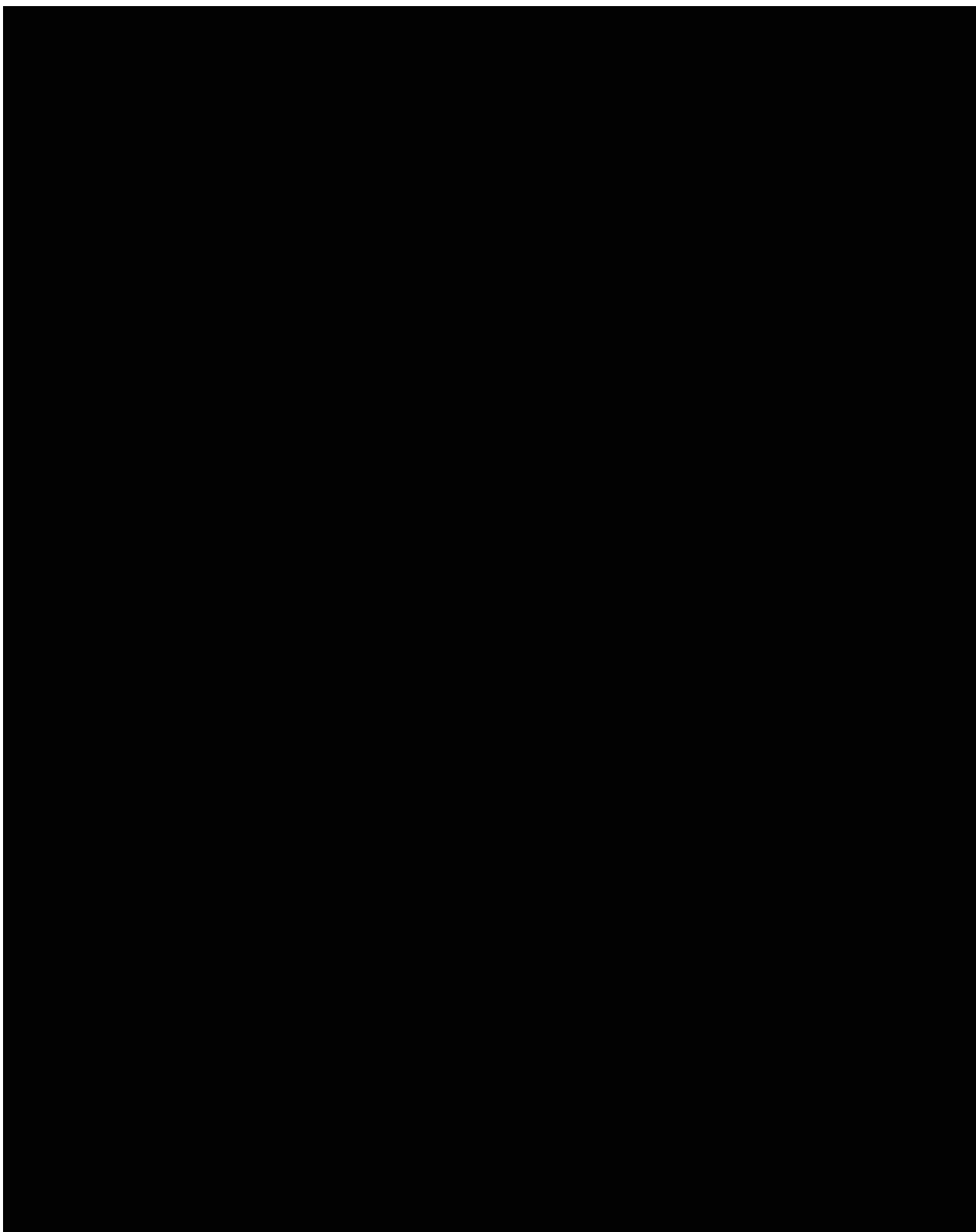
## ***2. Application from Trenitalia France***

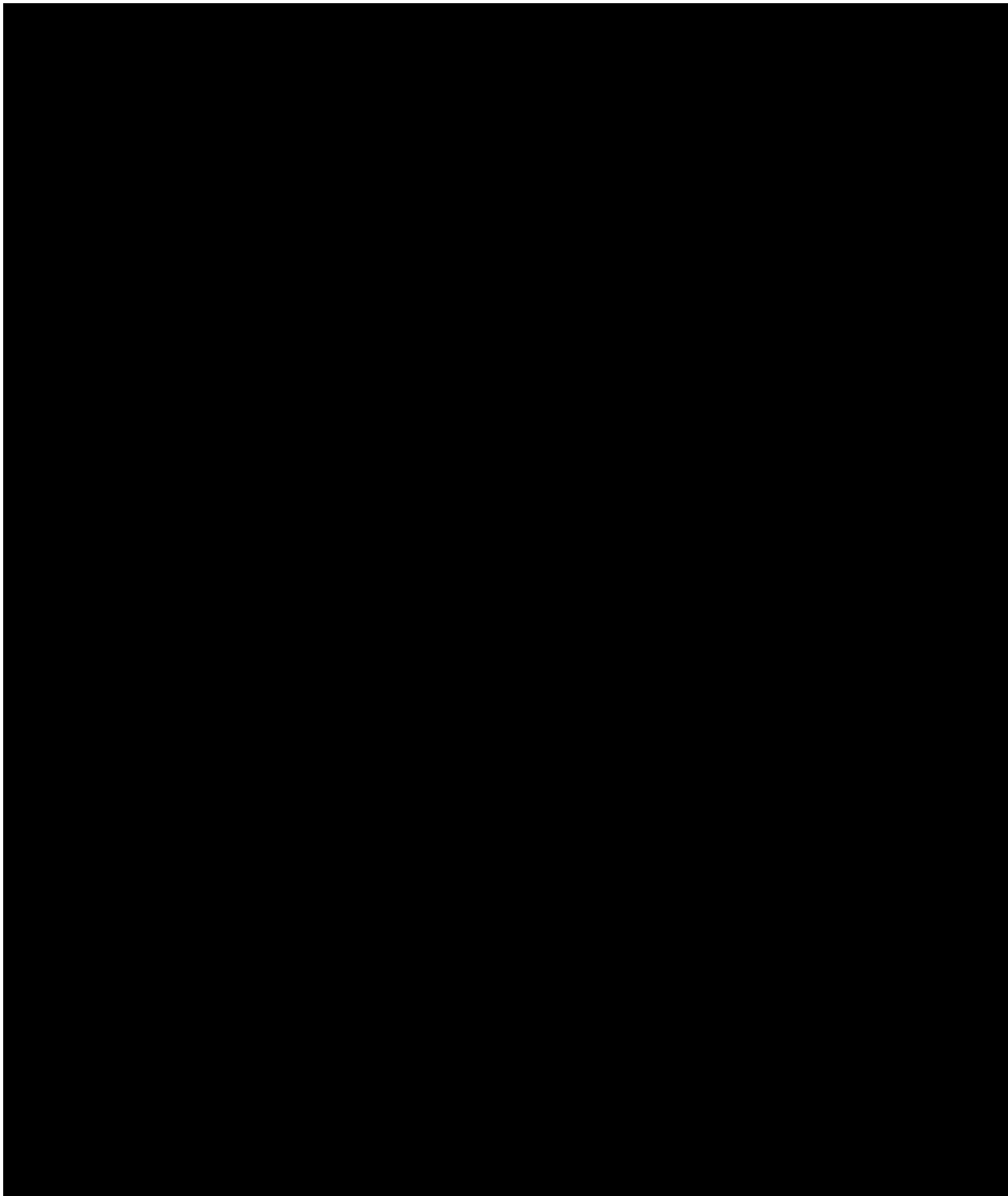






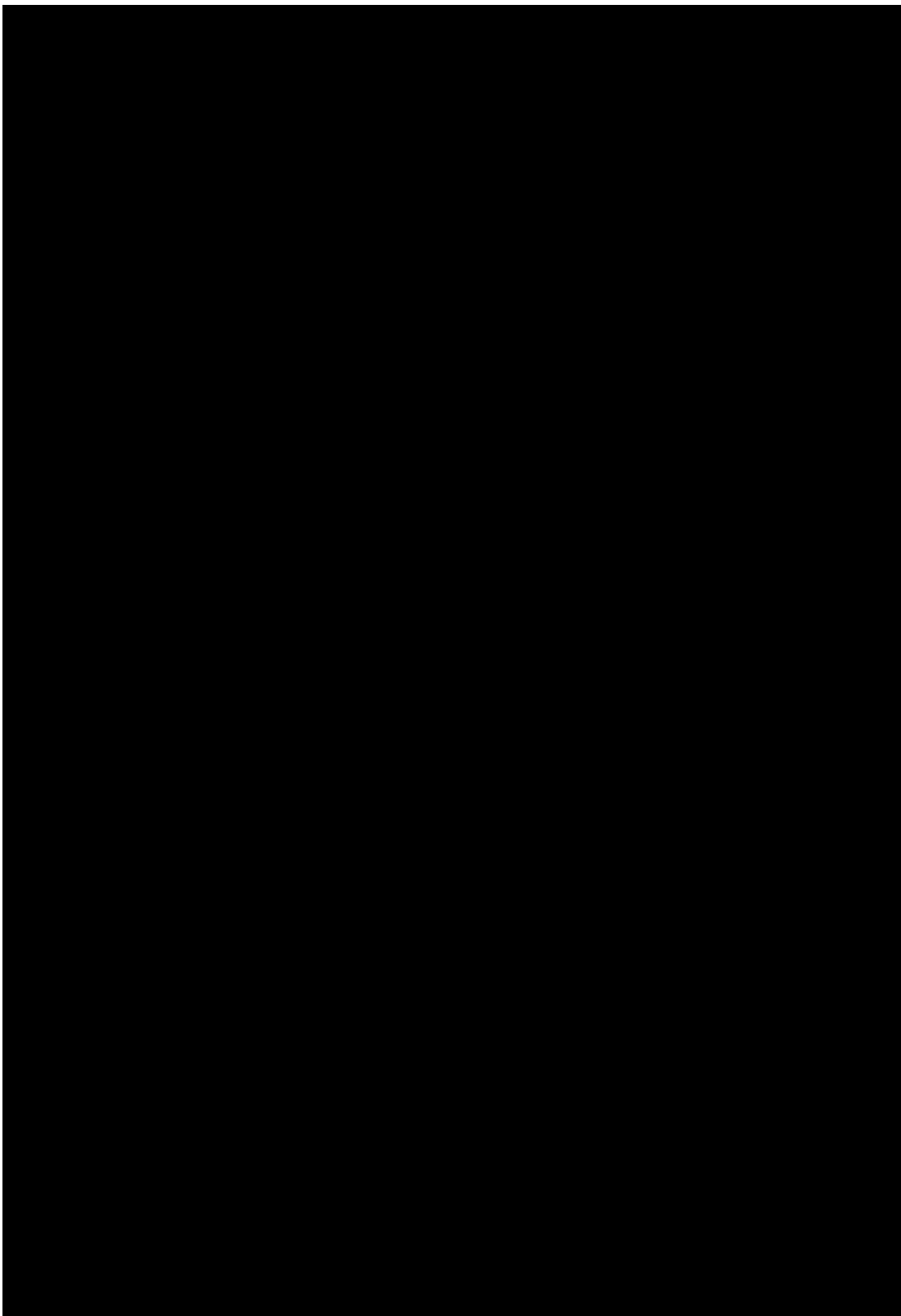


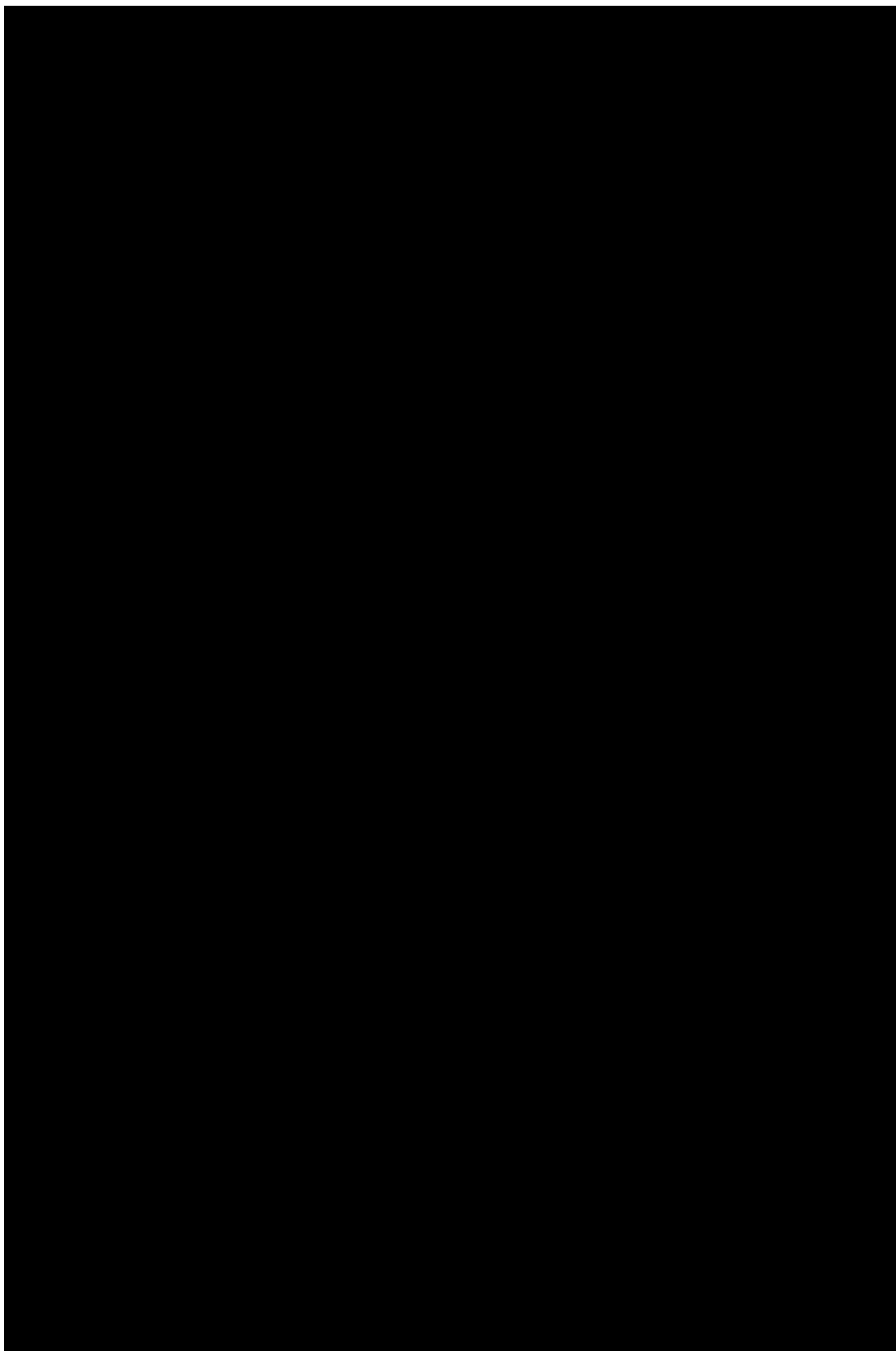


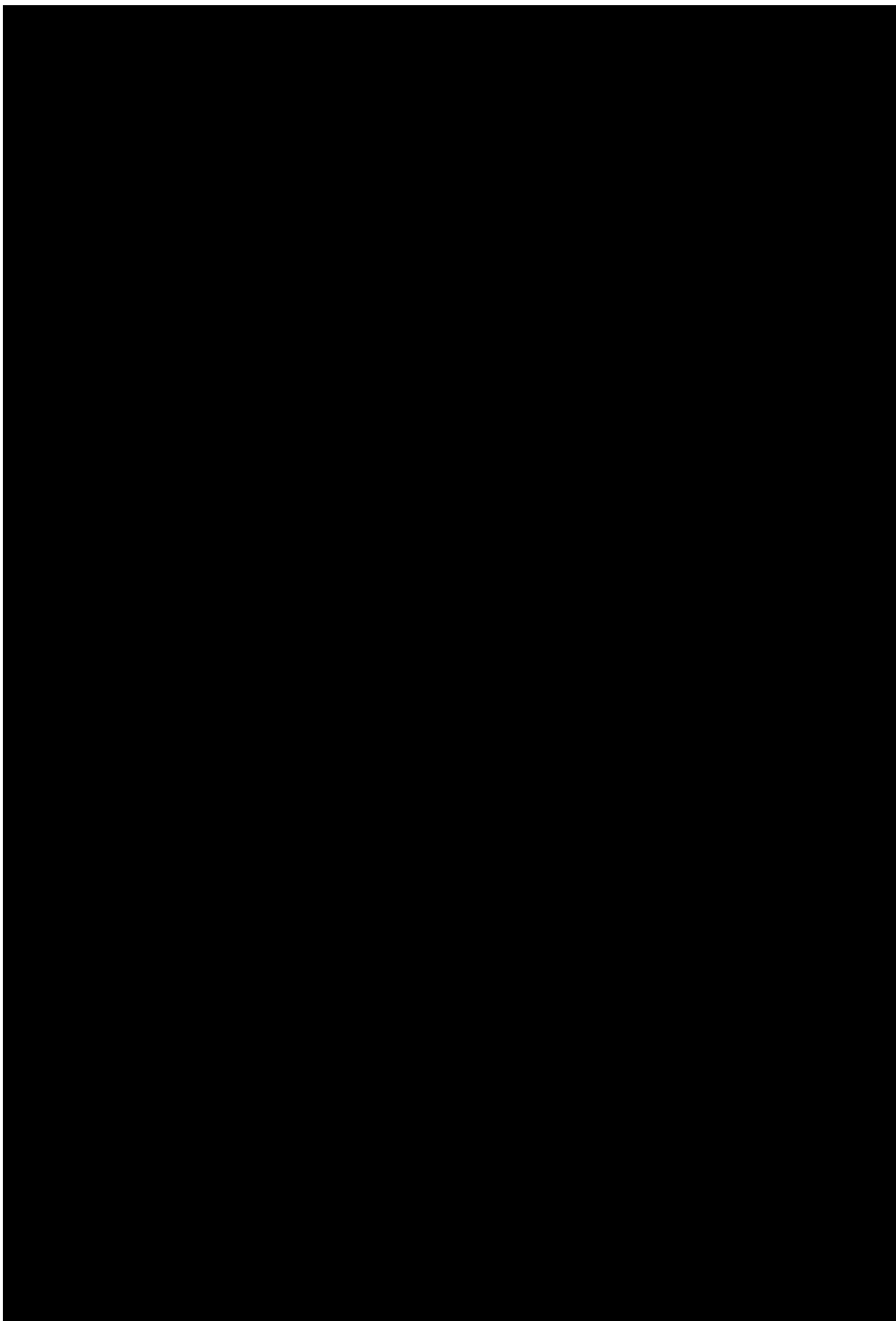


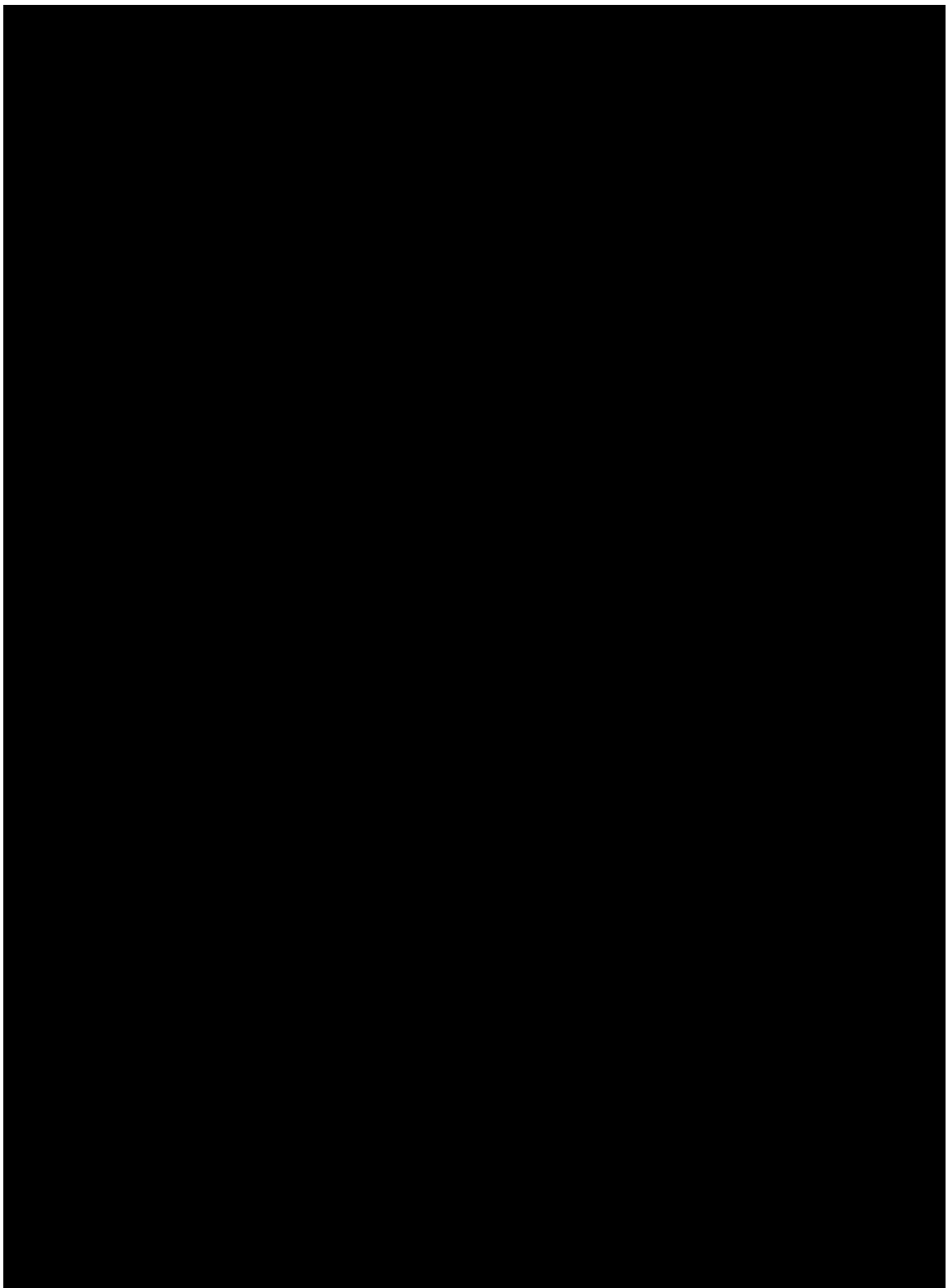


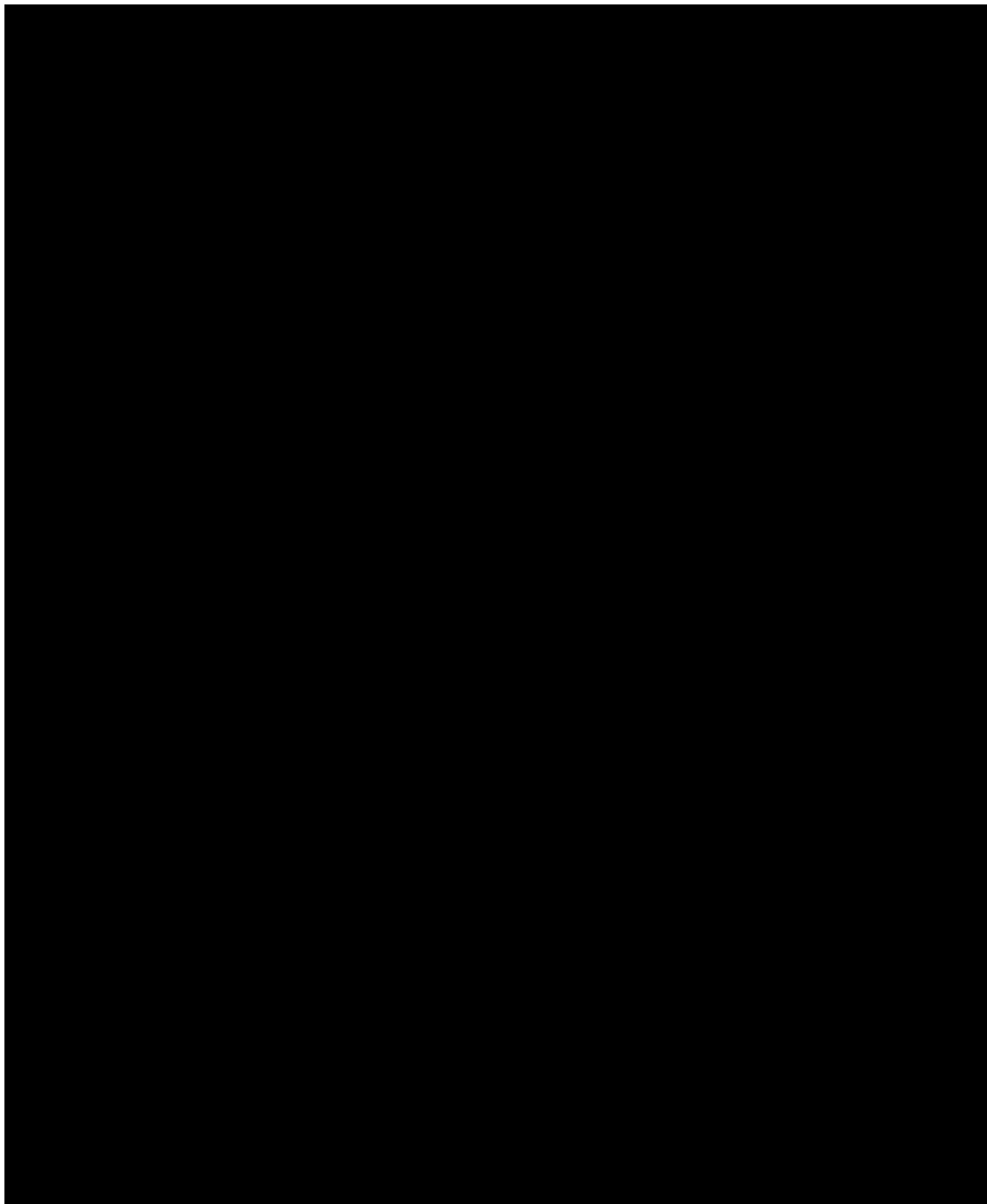
5.













## **7. Economic and societal benefits associated with the applications**

### **7.1 Please provide evidence of Trenitalia's assessment of the benefits to passengers, or any wider benefits, of introducing new services.**

TF's experience in European countries, where high speed rail services have been opened to competition, shows that there are several benefits from competitive services being offered in a rail context.

TF expects that by launching a new high speed link between London and Paris this will have a positive impact on the demand for high speed rail services beyond what can be offered through the growth of a single operator.

The opening of the Paris-London route to competition will also attract new customer classes to the service that will translate into a more competitive grid for all users.

Moreover, TF intends to develop a high-quality rail transport on the Paris-London line, building on the customer experience already delivered on its trains running within France and on cross-border routes to Italy. Current on-board services feature for example free Wi-Fi, the FRECCIAPlay portal with free content for all audiences (including newspapers, international media, books, music, games, cartoons, and films), and catering services like FRECCIABistrò and Easy Bistrò (for details see annex 1 – TF Company Profile).

The FS Group has a significant and long-standing history in operating in competitive high speed rail markets.

Trenitalia, the primary rail passenger operator within the FS Group, has been competing in the Italian market since 2012 when the “Italo” trains, operated by a competitor, started services. After more than a decade, the Italian high speed rail market has become the reference case to assess the socio-economic and market impact coming from open-access competition.

The presence of two strong competitors has stimulated a gradual price decrease and an increase in the demand for high-speed rail services, unlocking a significant potential unserved demand. As a result, in 2019 the offer for high-speed services in Italy and the related demand were considerably higher than in 2012 for both operators.



Table 6 below shows how both supply and demand increases occurred after the entry of a competitor into the Italian high speed rail market. From 2012 to 2019, the overall demand and supply for high speed rail services steadily increased (about 12%/year) as a result of market opening.<sup>11</sup>

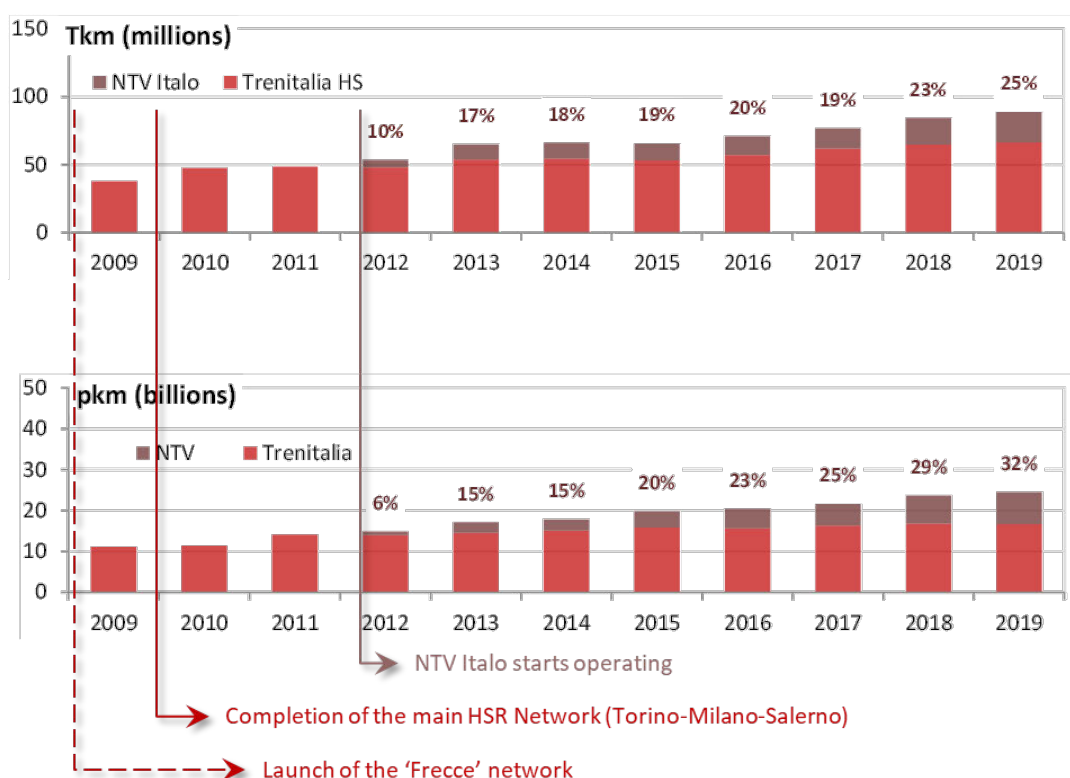


Table 6 - The intra-modal competition: supply and demand evolution<sup>12</sup>

The competitive pressure on the main corridor has now reached its peak, and competitive dynamics are now based more on frequency rather than prices.

<sup>11</sup> Capurso, M., Tartaglia, M. (2024). How Competition on HSR Services Could Generate Social and Economic Benefits: The Case of Italy. In: Pagliara, F. (eds) Socioeconomic Impacts of High-Speed Rail Systems. IW-HSR 2023. Springer Proceedings in Business and Economics. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-53684-7\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-031-53684-7_4)

<sup>12</sup> Tartaglia, M. (2024) A short history of High-Speed development in Italy, 9th July 2024



Competition within the High Speed Rail (HSR) sector in Italy has resulted not only in an increase in demand but it also facilitated a significant modal shift from air travel, particularly on routes such as Rome-Milan.

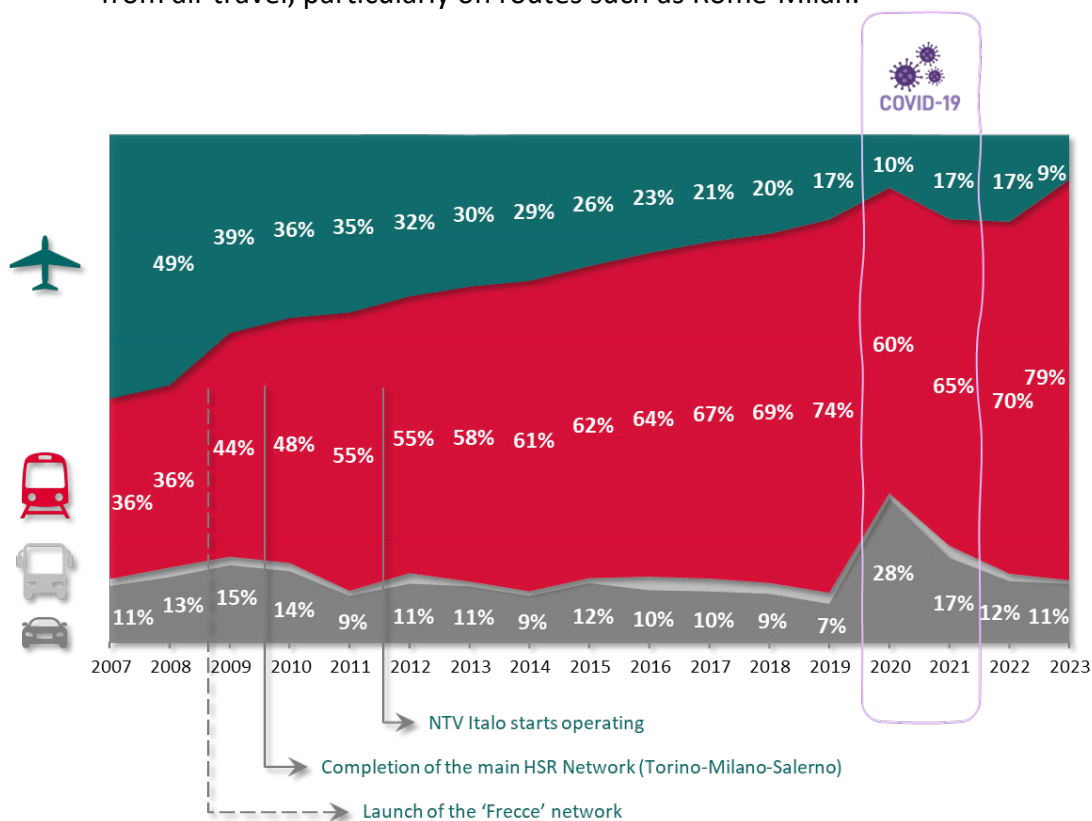


Table 7 - The intra-modal competition: supply and demand evolution<sup>13</sup>

HSR services began on the Rome-Milan line in 2008. At that time, the rail market share was 36%, and airlines held a 49% share. By 2012, with the entry of Italo and Trenitalia's response, the rail share increased to 55%, while the airline share dropped to 32%.

The recent European Commission analysis "*Study on passenger and freight rail transport services' prices for final customers*"<sup>14</sup> has confirmed how

<sup>13</sup> Tartaglia, M.(2024) A short history of High-Speed development in Italy, 9th July 2024

<sup>14</sup> European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, EY, De Rose, A., Trier Jørgensen, K. and Doklestic, N., Study on passenger and freight rail transport services' prices to final



competition in the rail sector affects many fields like prices, service quality and also market share of non-incumbent, as well as mode share of rail, as table 8 below shows.

| Case study | Competition | Price $\Delta^{15}$ | Quality $\Delta$ | Frequency $\Delta$ | Demand $\Delta$ | Market share of non-incumbent $\Delta$ | RU cost efficiency $\Delta$ | Mode share of rail $\Delta$ |
|------------|-------------|---------------------|------------------|--------------------|-----------------|--|-----------------------------|-----------------------------|
| Passenger  |             |                     |                  |                    |                 |  |                             |                             |
| Czechia    | OA          | ↓                   | ↑                | ↑                  | ↑               | ↑                                      | ND                          | ↑                           |
| Austria    | OA          | ↓ <sup>16</sup>     | ↑                | ↑                  | ↑               | ↑                                      | ND                          | ND                          |
| Italy      | OA          | ↓                   | ↑                | ↑                  | ↑               | ↑                                      | ND                          | ↑                           |
| Spain      | OA          | ↓                   | ↑                | ↑                  | ↑               | ↑                                      | ND                          | ↑                           |
| France     | OA          | ↓                   | ↔                | ↑                  | ND              | ↑                                      | ND                          | ND                          |
| Germany    | OA          | ↔                   | ↔                | ND                 | ↔               | ↑                                      | ND                          | ND                          |
| Sweden     | OA          | ↓                   | ↑                | ↑                  | ↑               | ↑                                      | ↑                           | ↑                           |
| Int. HSR   | OA          | ND                  | ↔                | ND                 | ND              | ND                                     | ND                          | ↑                           |

Table 8 - Overview of findings of “Study on passenger and freight rail transport services’ prices to final customers” for Open Access market

customers – Final report, Publications Office of the European Union, 2024,  
<https://data.europa.eu/doi/10.2832/403804>

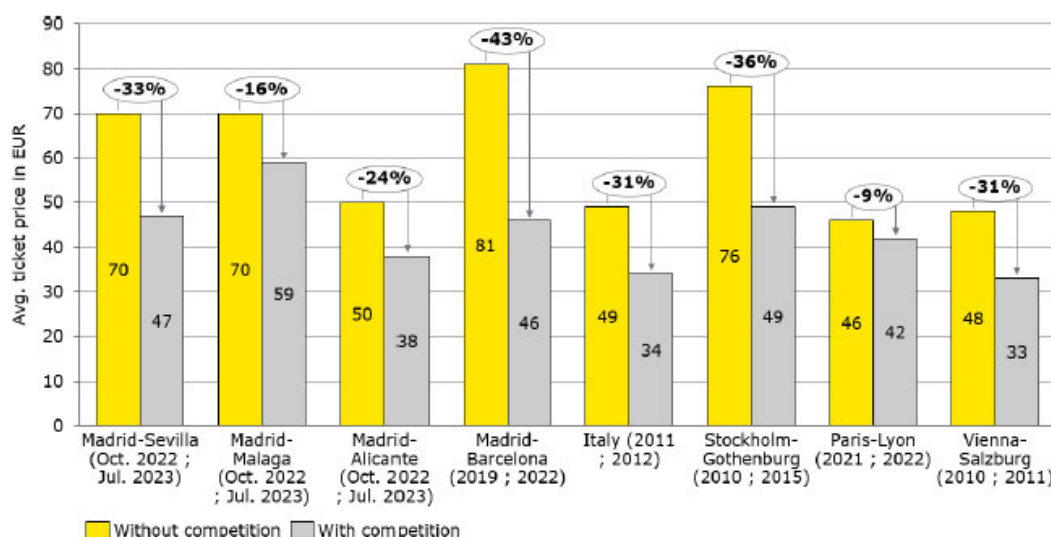


Table 9 - Average ticket prices before and after the start of competition on selected cases of EC's Study

Table 9 above shows that competition, particularly for routes with a high potential demand, tends to reduce prices, bringing benefits to customers without necessarily having a negative impact on existing operators, as the growth of the overall market can offset the market share decrease.

In summary, competition in the Italian high speed rail market favoured an increase in the overall demand, a decrease in prices, as well as an improvement in the quality and variety of services.

The progressive modal shift to rail services had a positive impact not just on customers but on the society as a whole, thanks to its contribution to reducing CO2 emissions, thus complying with global emission reduction targets.

Please find below some further details regarding competition in France, Spain and Great Britain.

## France

The French market is another example of how high speed rail competition brings benefits for passengers. TF operates five daily services from Paris to Lyon since 2022 and according to the report *"Rail market in France in 2023"*,



published by the *Autorité de régulation des transports*, “passenger numbers on the Paris-Lyon route in 2023 were also almost 10% higher than in 2019, while the average price level on this route remains almost 10% below the level observed before the opening to competition” (see also Table 9 above).

The advantages of competition on the French market are not limited to price reductions but have also resulted in improved connectivity between cities, making travel more convenient and accessible for a broader segment of the population. As explained in the introduction (point 1 above), TF is currently evaluating, for a second phase of the project, the possibility to plan intermediate stops, for example in Ashford, and the extension of the services to other destination in France and Italy, such as Lille and other cities already served by TF (e.g. Lyon, Marseilles and Milan).

## **Spain**

Spain is another notable example on how competition affected high speed rail services. In the country, FS Group operates through Iryo, a consortium currently comprising Trenitalia (51% ownership) and the Spanish regional airline Air Nostrum (49%). Iryo began operation in the Spanish high speed rail market in 2022. Prior to this, Ouigo España entered the market in May 2021, prompting Renfe to introduce AVLO as a competitive response to Ouigo. Currently, competition is present on 13% of the total rail network and 54% of the high speed network.



| Corredor              | Entrada AVLO                | Entrada OUIGO               | Entrada Iryo      |
|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|
| Madrid-Barcelona      | 23 junio 2021               | 10 mayo 2021                | 25 noviembre 2022 |
| Madrid-Valencia       | 21 febrero 2022             | 7 octubre 2022              | 16 diciembre 2022 |
| Madrid-Málaga/Granada | 1 junio 2023                | 16 enero 2025               | 31 marzo 2023     |
| Madrid-Sevilla        | 1 junio 2023                | 16 enero 2025               | 31 marzo 2023     |
| Madrid-Alicante       | 27 marzo 2023 <sup>12</sup> | 27 abril 2023 <sup>13</sup> | 2 junio 2023      |

Fuente: Elaboración propia

Table 10 –Evolution of competition on Spanish HSR market (Source CNMC)<sup>15</sup>

According to the above-mentioned European Commission analysis, competition in the Spanish high-speed rail market has increased supply, ridership, and reduced prices. <sup>16</sup> Table 11 shows as total demand and offer increase after competitors' entry into the market. Despite the unclear effects of Ouigo's entry because of post-pandemic conditions, Iryo's impact on the Madrid-Barcelona Corridor is evident. The "*Informe trimestral: transporte de viajeros por ferrocarril. Cuarto trimestre 2024*" shows similar trends in other Spanish HSR corridors with market competition.

<sup>15</sup> Informe trimestral: transporte de viajeros por ferrocarril. Cuarto trimestre 2024. CMNC

<sup>16</sup> European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, EY, De Rose, A., Trier Jørgensen, K. and Doklestic, N., Study on passenger and freight rail transport services' prices to final customers – Final report, Publications Office of the European Union, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/403804>

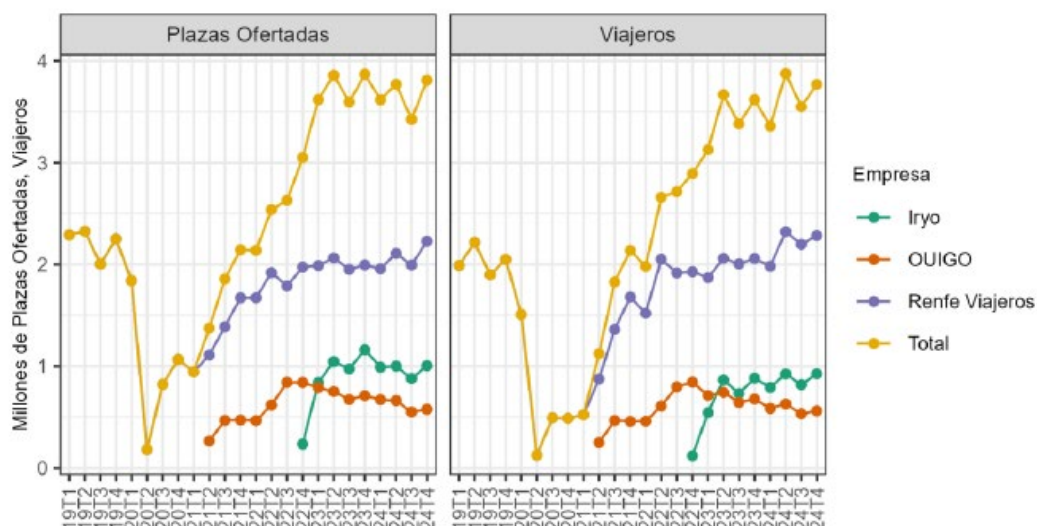


Table 11 - Madrid-Barcelona Corridor (Source CNMC)<sup>17</sup>

## Great Britain

Finally, in Great Britain competition on the East Coast Main Line has delivered real benefits for passengers, including:

- Improved journey opportunities away from London. The introduction of calls outside major cities (e.g. Stevenage and Morpeth) has registered journeys growth for some non-London routes like Stevenage to Edinburgh up to 150% in 2024 according to Lennon data. TF could replicate this achievement on the HS1 route introducing new calls like Ashford International, currently under evaluation.
- On the London to Edinburgh route, the market share for rail has increased notably at the expense of the air market, rising from 32% in 2019 to 46% in 2024.

<sup>17</sup> Informe trimestral: transporte de viajeros por ferrocarril. Cuarto trimestre 2024. CMNC



Table 12 - Proportion of journeys by mode between London and Edinburgh (source: CAA, LENNON)

**7.2 Please provide evidence of how your proposed services will contribute to growth of the market for international rail services to/from the UK.**

As shown in the previous point, competition in Italy, France, Spain and the UK has contributed to the railway market growth. We assume that competition on the Paris-London route, which is comparable with many cases analyzed above, will deliver similar benefits. The entry of TF on this line is expected to potentially generate new demand, in line with the examples shown above.

**7.3 What, if any, assessment has TF made of the financial impact on existing operators of introducing new services? If available, please provide evidence to support TF's assessment.**

TF has not made any assessment of the financial impact on existing operators of introducing new services. However, we assume that competition on the Paris-London route could generate the same effects described in point 7.1 above, unlocking new potential demand without any negative financial impacts on existing operators (see competition cases in point 7.1 above). Moreover, as explained in the annex 7,4 of the Eurotunnel Network Statement, traffic growth offers an opportunity for substantial reductions in tariffs per train and per passenger for all operators. So, if the competition increases the number of services above specific levels, it will reduce the costs for Eurostar as well. Similarly, OMRC charges on HS1 are determined on a 5-

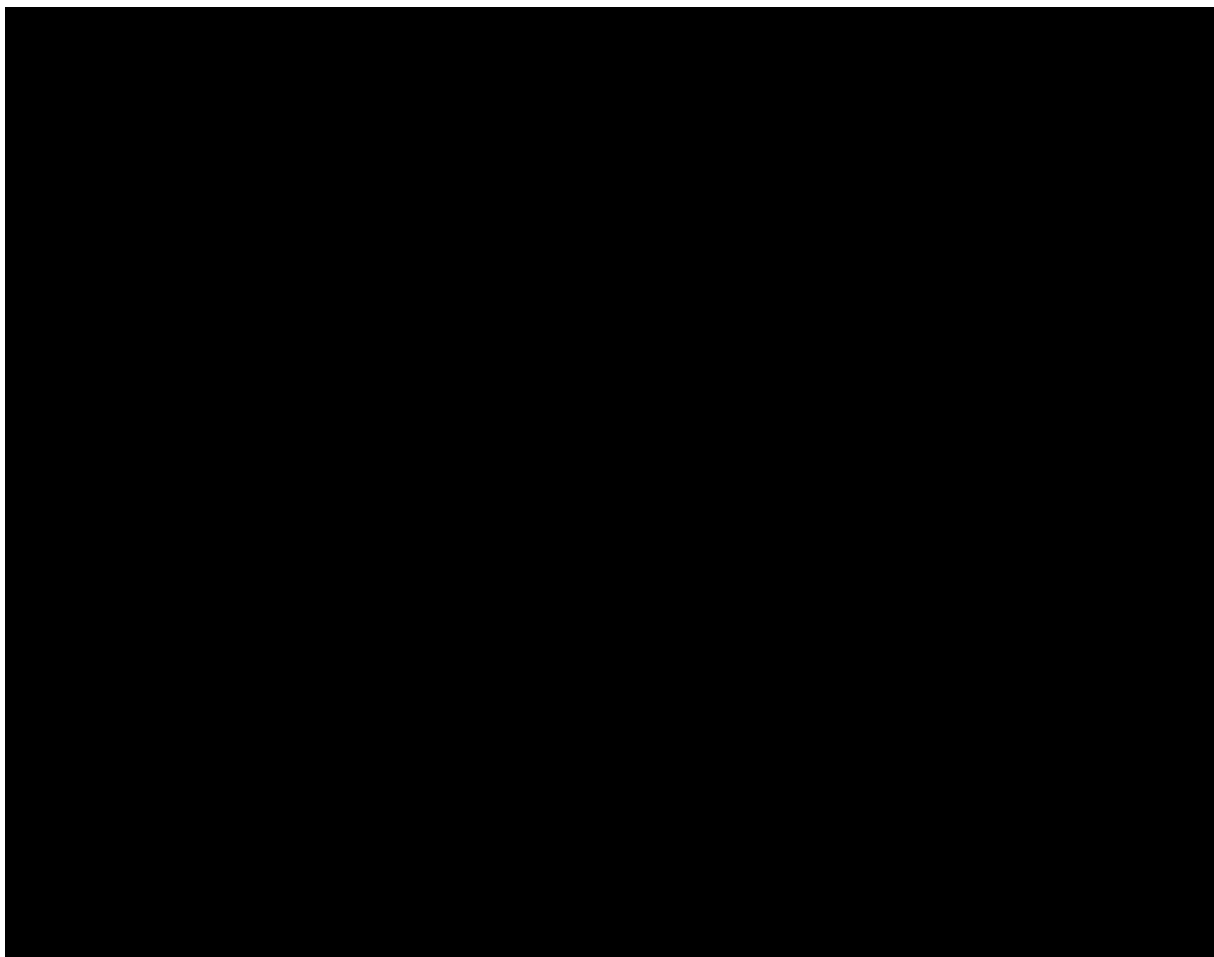


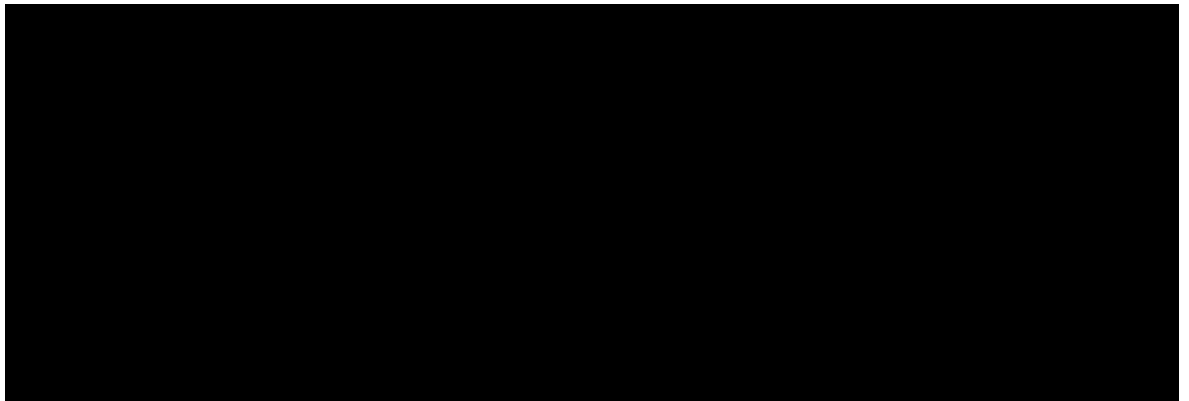
yearly basis and shared according to the number of services operating on the line, meaning that unit charges will reduce for existing operators thanks to the traffic increase generated by international competition

#### **8. Views of Stakeholders**

***Does TF wish to make any representations on issues raised by other stakeholders that it has not had the opportunity to make to date?***

At this stage, TF does not wish to make any further representations on issues raised by other stakeholders.





**10. Any other information, clarification and/or representations**

*Please take the opportunity to provide any additional information and evidence in support of your application that you wish ORR to take into account.*

At this stage, TF does not wish to provide any additional information and evidence in support of its application.

**11. Publication and disclosure**



**12. Next steps**

We remain fully available to provide any further details as you review our application.

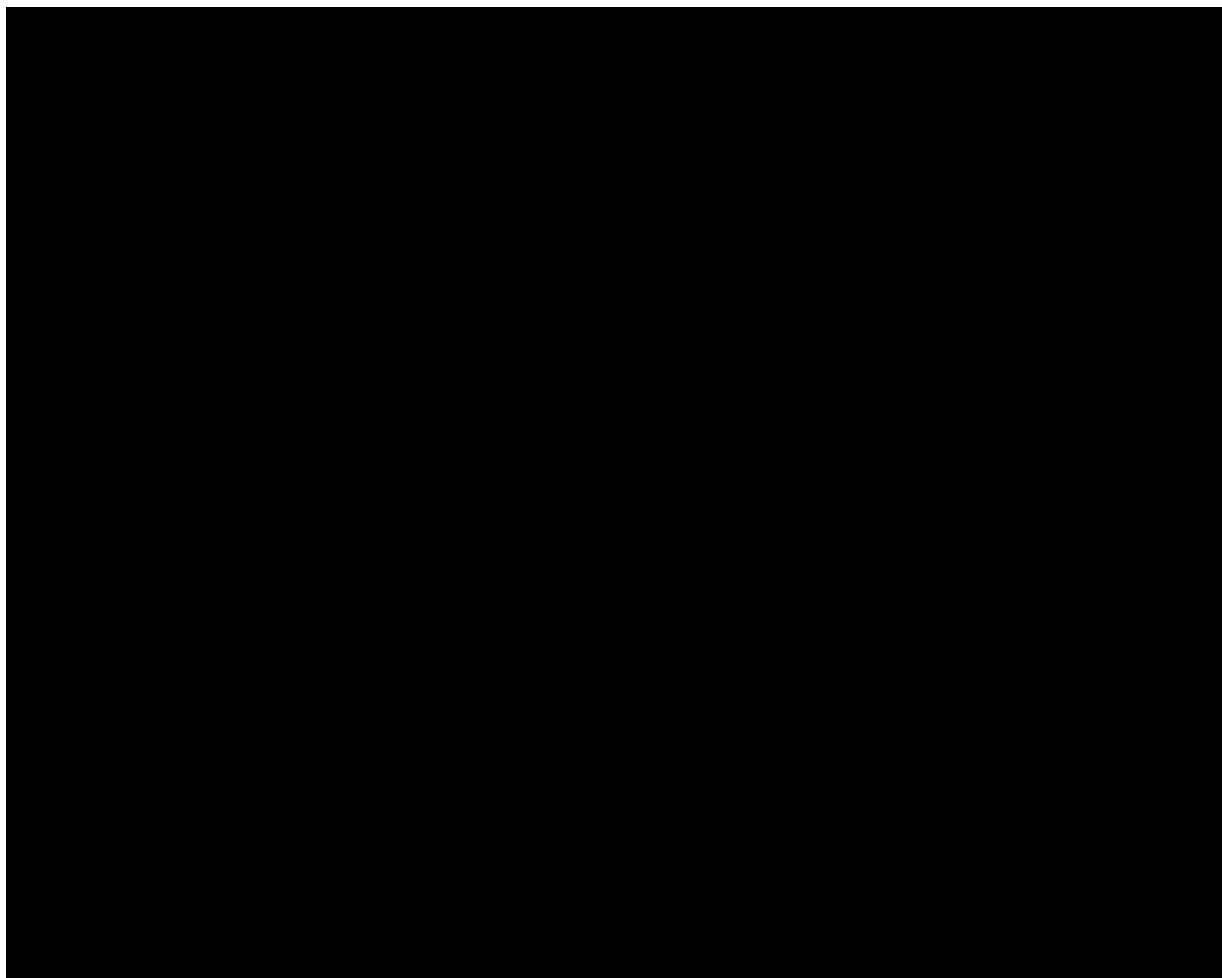
Thank you for your cooperation.

Best regards.

**Marco Caposciutti**  
CEO of Trenitalia France



## LIST OF ANNEXES



**PARIS 9 LYON 9 MILAN 9 MARSEILLE**

**À bord du train Frecciarossa  
de Trenitalia**

# La Dolce Vita à grande vitesse.



# SOMMAIRE

P 03

## 1 Bienvenue à bord du Frecciarossa

PARIS-LYON  
PARIS-MILAN  
PARIS-MARSEILLE

P 07

## 2 Frecciarossa, le train autrement

LES CLASSES DE CONFORT ET LES ESPACES  
L'OFFRE DE RESTAURATION

P 11

## 3 Trenitalia : Mode d'emploi

P 13

## 4 Trenitalia Pro : Une offre adaptée pour les entreprises

P 15

## 5 Horaires

PARIS-LYON-MILAN  
MILAN-LYON-PARIS  
PARIS-MARSEILLE  
MARSEILLE-PARIS

P 17

## 6 Trenitalia : Un acteur historique du secteur ferroviaires

# Bienvenue à bord du Frecciarossa.



Trenitalia inaugure l'année 2025 en tête des meilleures compagnies ferroviaires européennes\*, mettant en avant un rapport qualité-prix inégalé qui séduit un nombre croissant de voyageurs. Ce positionnement stratégique s'accompagne d'une ambition forte : accélérer notre développement en France.

Ce début d'année marque une étape décisive pour Trenitalia, avec notre train Frecciarossa accueillant le 3 millionième voyageur en seulement trois ans d'exploitation. Ce cap symbolique est une immense fierté, témoignant de la confiance grandissante des voyageurs envers notre alternative de mobilité écoresponsable. Ce succès, porté par des taux de satisfaction record (98% des passagers ravis, 97% prêts à renouveler l'expérience et 99% prêts à nous recommander\*\*), reflète notre engagement à offrir une expérience de voyage unique tout en gardant des prix accessibles.

Nos résultats parlent d'eux-mêmes : avant l'interruption temporaire de la ligne Paris-Milan due aux éboulements dans la vallée de la Maurienne fin août 2023, cette liaison affichait des taux de remplissage impressionnants de 80 à 85%. De même, la ligne Paris-Lyon continue de séduire avec une croissance spectaculaire de près de 40% du nombre de voyageurs entre 2023 et 2024.

En tant que premier acteur alternatif sur le marché français, nous sommes convaincus que l'avenir de la mobilité passe par un transport ferroviaire à la fois performant et respectueux de l'environnement. Nos trains Frecciarossa 1000, alliant confort, sécurité et durabilité, incarnent cette vision.

En 2025, cette dynamique s'intensifie. Nous poursuivons le développement avec la ligne Paris-Marseille et l'enrichissement de l'offre Paris-Milan. En parallèle, nous augmentons la capacité de nos trains à grande vitesse Frecciarossa sur la ligne Paris-Lyon pour répondre à la demande croissante.

Ces projets stratégiques confirment notre volonté de jouer un rôle majeur dans la mobilité ferroviaire en France.

Ainsi, 2025 est une année charnière pour Trenitalia, marquée par une montée en puissance significative et des perspectives de croissance prometteuses. Chaque jour, les voyageurs qui choisissent Trenitalia confortent notre ambition de construire l'avenir de la mobilité ferroviaire, au service de tous.

\*Étude menée par l'ONG Transport and Environment – octobre 2024  
\*\*Selon étude OpinionWay pour Trenitalia – septembre 2024

**MARCO CAPOSCIUTTI**  
Président



## Prêt à embarquer à bord du Frecciarossa ?

Depuis son arrivée sur le marché français, Trenitalia a progressivement développé une offre de transport ferroviaire de qualité, visant à proposer des alternatives pratiques, rapides et confortables aux déplacements en France et entre la France et l'Italie. Forte de son expertise et de son réseau, la compagnie italienne se positionne comme un acteur majeur du transport international en Europe.

En 2025, son offre en France s'agrandit avec trois lignes phares : Paris-Lyon, Paris-Milan, et Paris-Marseille, avec des services qui se distinguent par leur efficacité et leur capacité à répondre aux attentes des voyageurs d'aujourd'hui.

## PARIS-LYON :

### UN AXE RAPIDE STRATÉGIQUE AU CŒUR DU RÉSEAU FRANÇAIS

La ligne Paris-Lyon, exploitée par Trenitalia depuis son arrivée en France en décembre 2021, relie la capitale à l'une des plus grandes agglomérations du pays en à peine 2 heures. Cet axe stratégique séduit une clientèle variée, des voyageurs d'affaires aux touristes, en raison de sa rapidité, de sa flexibilité et de son caractère écologique. Lyon, véritable centre économique et porte d'entrée vers le sud-est de la France, devient ainsi facilement accessible grâce à un trajet direct qui offre une alternative performante à tout autre moyen de transport.

Tous les jours, au départ de la Gare de Lyon, Trenitalia propose 6 trajets allers-retours entre Paris et Lyon Part-Dieu dont 3 qui se poursuivent jusqu'à Lyon Perrache. S'ajoutent à ceux-là 4 trajets allers-retours entre Paris et Lyon Saint-Exupéry. Grâce à la flexibilité

des horaires et à la souplesse tarifaire, il est facile de planifier son voyage selon ses contraintes : les plus matinaux peuvent partir sur les coups de 7h30 ; ceux qui préfèrent arriver dans la soirée, peuvent réserver le train prévu un peu avant 20h. Du design au confort, de l'organisation des voitures en 4 classes, en passant par les deux options d'espaces inédits proposées gratuitement, tout a été pensé pour voyager en train autrement.

Les trajets régionaux ne sont pas oubliés puisqu'il est dorénavant possible d'acheter des billets de train Frecciarossa pour les voyages : Lyon > Chambéry, Lyon > Saint-Jean-de-Maurienne et entre chaque gare desservie sur la ligne Paris-Marseille.

## PARIS-MILAN :

### POUR UN LIEN RENFORCÉ ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

Ouverte en décembre 2021, la ligne Paris-Milan fait partie des liaisons internationales les plus emblématiques de Trenitalia, et son retour le 1<sup>er</sup> avril 2025 après 19 mois d'interruption en raison d'éboulements en Maurienne, a généré un vif succès. À raison de 2 allers-retours par jour, Milan, capitale économique et culturelle de l'Italie, est de nouveau directement reliée à Paris, permettant ainsi aux voyageurs de se déplacer entre les deux grandes métropoles en moins de 7 heures.

Cette liaison, reliant les gares de Paris Gare de Lyon, Lyon Part-Dieu, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane, Oulx, Turin Porta Susa et Milan Centrale offre une connectivité optimale aux voyageurs tout en facilitant un accès privilégié aux régions de montagne.

La reprise de ce trajet répond à une demande accrue pour une solution de transport rapide et durable entre Paris et Milan. Le réseau ferroviaire international de Trenitalia renforce ainsi les connexions transalpines et soutient les échanges culturels entre ces deux grandes capitales.



## PARIS-MARSEILLE :

### UNE NOUVELLE LIGNE POUR UN SUD PLUS ACCESSIBLE

La ligne Paris-Marseille, lancée en 2025, marque une nouvelle étape dans l'expansion du réseau Trenitalia en France.

Depuis le 15 juin 2025, cette liaison, assurée par 4 rotations quotidiennes, connecte la gare de Lyon à Paris et la gare Saint-Charles à Marseille. Le trajet relie efficacement la capitale française à la deuxième plus grande ville du pays.

Marseille, ville portuaire et carrefour commercial, attire une clientèle variée, allant des voyageurs en quête de soleil et de culture aux professionnels en déplacement. Cette fréquence quotidienne renforce la mobilité entre le nord et le sud de la France, offrant une solution rapide et confortable, adaptée aux besoins des usagers modernes.

Grâce à cette nouvelle liaison, Marseille, destination

touristique et économique majeure, est encore mieux connectée à Paris. En favorisant l'usage du train, cette ligne contribue à réduire la congestion des aéroports et des routes, tout en soutenant une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

Les dessertes de l'axe Paris-Marseille :  
Paris Gare de Lyon <-> Lyon Saint-Exupéry TGV <->  
Avignon TGV <-> Aix en Provence TGV <-> Marseille Saint-Charles



## Frecciarossa, le train autrement

### POUR UN TRAJET CHIC ET ACCESSIBLE : **LA CLASSE STANDARD**

La classe Standard offre l'avantage d'un train à grande vitesse à prix abordable, sans lésiner sur la qualité de l'accueil et du service. Côté confort, les sièges sont en éco-cuir avec deux accoudoirs et pour les affaires personnelles, un espace de rangement accessible et visible a été prévu.

Par ailleurs, pour rester connecté, l'accès au Wifi illimité est gratuit et des prises électriques sont disponibles au niveau de chaque place.

### POUR UN VOYAGE PREMIUM : **LA CLASSE BUSINESS**

En voyageant avec Trenitalia, l'art de vivre à l'italienne commence par l'accueil. Ainsi dès que vous avez pris place à bord et que le train démarre, deux boissons de bienvenue (chaude au choix et eau minérale ou jus de fruits) accompagnées d'une collation adaptée à la demande (sucrée ou salée, vegan ou sans gluten) sont offertes.

Lors du second passage du personnel, il sera possible de commander un café italien, préparé à l'aide d'une véritable machine placée sur le trolley, qui donne le tempo du voyage en proposant un large choix : ristretto, lungo, espresso.

Pour les enfants, une boîte contenant un jus de fruits, un snack salé, un snack sucré, des crayons de couleur et un coloriage, leur sera remise.

Large et inclinable, les fauteuils en cuir offrent suffisamment d'espace devant soi et contribuent à un confort optimal. Pour les bagages, chaque voiture est équipée d'un vaste compartiment de rangement central, complété par des espaces personnels situés au-dessus et en dessous des sièges, ainsi qu'entre les assises.

### POUR UNE AMBIANCE INTIMISTE ET PRIVILÉGIÉE : **LA CLASSE EXECUTIVE**

Pour ce voyage inédit, la classe Executive, très prisée, assure un confort exceptionnel, tant par son design que par son espace, et adopte les mêmes codes qu'un avion privé ! Avec seulement 10 sièges par train, il est donc préférable d'anticiper sa réservation... En complément du café de bienvenue, une carte spécifique à volonté est prévue pour les passagers installés dans cette classe, avec un personnel de bord dédié au service à la place tout au long du trajet. Envie d'une petite sieste ? Cette unique voiture est équipée de fauteuils individuels, en cuir de couleur champagne, entièrement inclinables. Pour un repos absolu, il suffit donc d'allonger le repose-pied et d'incliner le dossier du siège. Enfin, aucun risque de promiscuité puisque la distance entre les sièges est de 1,50 mètres. Et si l'on veut être en vis-à-vis, rouler dans le sens de la marche ou encore face à la fenêtre, ils sont pivotables à 180°, sur simple demande auprès de l'agent de bord. Pour lire aisément, les sièges disposent de deux spots LED positionnés au niveau de la tête respectivement de chaque côté et d'une tablette intégrée dans l'accoudoir latéral.

Et comme Trenitalia accorde de l'importance aux détails, pour éviter que les sacs reposent à même le sol, les fauteuils sont équipés d'un porte-sac situé sous l'accoudoir.



Classe Standard



Classe Business



Classe Executive

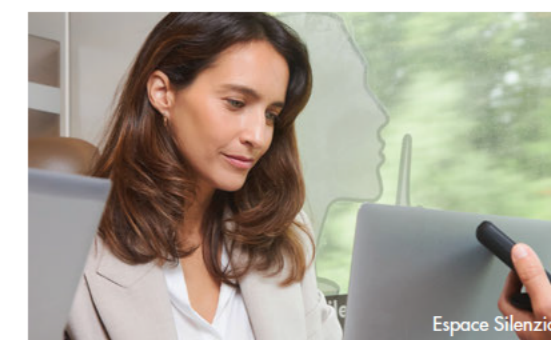
### CALME OU CONVIVIALITÉ : **À VOUS DE CHOISIR !**

Voyager sereinement dans un espace adapté à son type de trajet est possible :

**En Silenzio**, il est facile de se reposer, de lire, regarder un film ou de travailler en toute tranquillité.

**En Allegro**, le temps du voyage permettra de parler en toute convivialité en famille, entre amis, collègues ou avec ses enfants, sans craindre d'importuner les autres passagers. Car comme l'indique la signalétique : « Ici, je voyage en profitant d'une atmosphère joyeuse et je laisse place à la bonne ambiance, dans le respect de tous les voyageurs. » Cette option est gratuite, au moment de la réservation en classes Standard et Business.

Par ailleurs, au-delà du choix de la classe de confort et du choix de l'espace de voyage, la personnalisation du voyage va jusqu'à la sélection de la place sur une **Seat Map**, permettant ainsi de choisir gratuitement l'emplacement de son siège selon ses envies. Cette fonctionnalité est disponible lors de la réservation sur le site [trenitalia.com](https://www.trenitalia.com) - en cliquant sur « Choisir ma place » - mais aussi sur l'application, en billetterie et sur les bornes libre-service.



Espace Silenzio



Espace Allegro



## S'INFORMER ET SE DIVERTIR GRATUITEMENT !

Outre le Wifi gratuit et accessible sans limite de temps et de consommation, le portail FRECCIAPlay, disponible en ligne ou via son application mobile téléchargeable depuis l'App Store et Google Play, propose gratuitement plus de 400h de contenus riches et intéressants pour tout public. Ce portail de divertissement offre l'accès à un kiosque de journaux (presse française mais aussi une sélection de médias italiens et internationaux), des livres, de la musique, des jeux, des dessins animés et des films dont la programmation change tous les mois. Les films internationaux proposés sont visionnables avec les sous-titres en français. Sur ce portail, le service de restauration **Easy Bistrò** permet de commander un repas et d'être livré directement à sa place. Et pour suivre la météo, le trajet en temps réel, la vitesse du train, ou d'autres informations liées au voyage, chaque voiture est équipée de 8 écrans positionnés, en hauteur, dans les allées centrales.



## FRECCIAROSSA : LE TOP DU DESIGN ITALIEN

Avec ce train icône du Made in Italy, Trenitalia a misé sur le meilleur du design italien pour sa silhouette aérodynamique imaginée par l'agence de design automobile, Bertone Design.

À l'intérieur, tout est conçu sur un seul et même niveau pour le confort du passager : le volume des voitures - plus larges que d'autres trains «standards» - les espaces de rangements avec la possibilité de déposer des bagages à main sous les fauteuils ou sur les larges étagères en verre au-dessus des sièges ; l'élégance des fauteuils en cuir. L'ensemble est dominé par une palette de couleurs douces déclinée dans des teintes de beige, taupe et gris.



## L'ALLIANCE DE LA VITESSE ET DE L'ÉCORESPONSABILITÉ AU SERVICE DE NOTRE PLANÈTE : LES ATOUTS DU FRECCIAROSSA 1000

Faire le choix du train est une façon de s'engager pour contribuer à la protection de l'environnement. C'est le pari que Trenitalia a fait avec ce modèle résolument durable, par sa conception et son aérodynamisme. Il peut réduire de 35% sa résistance à l'avancement et ne consommer que 18KWh/Km soit jusqu'à 30% d'électricité de moins que le train Frecciarossa 500 (version précédente). Sa composition repose sur un minimum de 20% de matières premières recyclées et, en prévision de sa fin de vie, de près de 100% de matériaux recyclables.

Premier train à grande vitesse à obtenir la certification EPD (pour son faible impact environnemental), il limite à 28 microgrammes les émissions de CO<sub>2</sub> au kilomètre passager, et réduit au minimum son niveau sonore et ses vibrations. Enfin, grâce aux ampoules LED, il réalise plus de 70% d'économies d'énergie par rapport aux lampes précédentes.

## FRECCIAROSSA, LA «FLÈCHE ROUGE» C'EST :

8 VOITURES

202 MÈTRES DE LONG

462 SIÈGES

16 MOTEURS DISTRIBUÉS SUR TOUTES LES VOITURES

300 KM/H EN QUATRE MINUTES

# La Dolce Vita s'invite dans l'offre de restauration

## LES SAVEURS :

### DIRECTION LE FRECCIABISTRÒ

Pour se dégourdir les jambes et partager un moment de convivialité, direction le FRECCIABistrò, situé en voiture 3. Ici, c'est ambiance comptoir avec un large choix de spécialités salées, chaudes (lasagnes, pâtes, risotto, burger, etc.) ou froides (salades, sandwiches, plateaux apéritifs de charcuterie et fromages, etc.), sans oublier une sélection de produits végétariens, sans gluten, sans lactose, ou bien sucrés (des desserts dont tiramisu, des friandises...), des boissons fraîches et alcoolisées comme le Prosecco et le Spritz Aperol, et toujours du « vrai » café italien de la marque ILLY. Dans l'offre de restauration à bord, la priorité est donnée aux produits italiens régionaux, frais et de saison, répondant ainsi aux envies des voyageurs français pour une véritable expérience de la cuisine italienne. Depuis 12 ans c'est à Elior Ristorazione que Trenitalia a confié l'ensemble de la restauration à bord.

### EN UN CLIC : LE SERVICE À LA PLACE

Pour éviter d'avoir à se déplacer, rien de plus facile que de réserver et d'être livré à sa place, sans surcoût et à l'heure de son choix, en profitant du service **Easy Bistrò** pour tout achat d'un montant minimum de 5 euros. Il suffit de se connecter au portail **FRECCIAPlay**, disponible depuis le Wifi "Frecciarossa" à bord en version web ou via l'application mobile, pour choisir l'un des plats de la carte. Le personnel passe également directement dans chaque voiture en Standard et en Business avec un trolley, proposant une large sélection de produits du **FRECCIABistrò** que les voyageurs peuvent acheter directement auprès de l'agent de restauration ambulante. Les chiffres sur ces services sont plus que parlants : 97% de satisfaction pour le service de vente ambulante et 94% pour le service de livraison à la place.

### LA SIGNATURE D'UN CHEF STAR : CARLO CRACCO

Pour le standing de la classe Executive, un agent de restauration dédié se tient à la disposition des voyageurs. Outre une sélection de produits offerts à la demande, un menu exclusif est proposé, comprenant des mets signés par le chef étoilé Carlo Cracco, un grand nom de la cuisine italienne et récompensé par le Guide Michelin. Ce partenariat, qui a débuté en 2013, reflète l'engagement de Trenitalia à offrir une expérience gastronomique alliant raffinement et authenticité italienne.

Ce menu, renouvelé tous les mois, est une occasion unique pour les passagers français qui ne le connaissent pas encore de découvrir le talent et la créativité du chef Carlo Cracco qui a imaginé une carte aussi variée que savoureuse.



Chef Carlo Cracco





## Trenitalia : Mode d'emploi

### CONFORT, PONCTUALITÉ ET QUALITÉ DU SERVICE

Sont des atouts évidents. Oui, mais à quel prix ? Sur ses trains Frecciarossa, la compagnie Trenitalia propose un prix grand public spécifique : le tarif Serenità. De plus, Trenitalia veille à proposer le meilleur rapport qualité-prix afin de rendre accessible le train à tous.

### UNE OFFRE UNIQUE : LE TARIF SERENITÀ

Flexibles, tous les billets sont échangeables, sans limite et gratuitement, sous réserve d'ajustement tarifaire. Jusqu'au départ du train, moyennant une retenue de 20%, il reste possible de les annuler et de se faire rembourser.

### VOYAGER EN TRAIN : POURQUOI S'EN PRIVER ?

Grâce à la politique tarifaire de Trenitalia, voyager en train peut se révéler parfois aussi économique que du co-voiturage ou un trajet en car. La raison ? À partir de 23 euros, pour un trajet Paris-Lyon par exemple, le prix dynamique évolue en fonction de l'offre et du taux de remplissage. Acheter ses billets bien en avance s'avère être avantageux pour le client. Le résultat ? Des billets à des tarifs très attractifs pour un service premium. Le plus ? une arrivée directement en centre-ville à Paris, Lyon et Milan !

### BON À SAVOIR ! GRATUITÉS ET RÉDUCTIONS

- Une bonne nouvelle, pour les parents : ceux ayant des enfants de moins de 4 ans auront droit à la gratuité du voyage de leurs petits, s'ils les font voyager sur leurs genoux. Et pour ceux ayant des enfants âgés entre 4 et 14 ans, ces derniers pourront bénéficier d'une réduction de 50%.
- Un coup de pouce à l'égard des aidants : l'accompagnant d'une personne à mobilité réduite, bénéficiera du tarif le plus bas disponible sur son trajet : tarif fixe de 23 euros sur le trajet Paris-Lyon par exemple.
- Pour les animaux de compagnie, la gratuité est accordée aux plus légers d'entre eux. Pour les plus de 5kg, un supplément de 30 euros est appliqué au moment de l'achat des billets.
- Dans le cas d'un voyage réunissant un groupe à partir de 10 personnes, l'offre Gruppo garantit un tarif avantageux. Il est possible d'en faire directement la demande sur le site internet de trenitalia.com, dans la rubrique « les tarifs ».

### EN LIGNE OU EN PHYSIQUE : OÙ RÉSERVER SES BILLETS ?

Les voyageurs peuvent effectuer leur réservation sur le site trenitalia.com, l'application Trenitalia, ou dans les billetteries à Paris Gare de Lyon et Lyon Part-Dieu. Ils peuvent également réserver leur voyage via les bornes en libre-service disponibles à Paris Gare de Lyon, Lyon Part-Dieu, Lyon Perrache, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne et Marseille Saint-Charles. Prochainement, ces bornes seront également disponibles en gare de Aix-en-Provence TGV et Avignon TGV. Trenitalia s'appuie également sur un large réseau de partenaires de distribution en ligne ou en physique.

### FACILITÉ DE PAIEMENT : CHÈQUE-VACANCES CONNECT ET PAIEMENT 4X SANS FRAIS

Moyen de paiement accessible, facile à utiliser et surtout une vraie aide au pouvoir d'achat, les Chèque-Vacances Connect donnent l'opportunité de payer au centime près ses billets de train pour tout achat d'un montant minimum de 20 euros. Tout comme la carte de crédit/débit/prépayée ou le paiement en 4 fois sans frais avec PayPal (pour les montants compris entre 30 et 2.000 euros), les Chèque-Vacances Connect, disponibles pour le moment uniquement dans les billetteries Trenitalia en France, viennent ainsi s'ajouter aux autres moyens de règlement proposés par Trenitalia.

### RECOMMANDATION : OFFRE DE PARRAINAGE

Les clients fidèles, qui à 99%\* se disent prêts à recommander Trenitalia, peuvent inviter leurs amis et proches à découvrir cette expérience unique. L'offre de parrainage, conçue pour allier acquisition et fidélisation, permet aux nouveaux voyageurs de faire découvrir Trenitalia à un proche n'ayant jamais voyagé avec la compagnie, tout en profitant d'avantages exclusifs. Le filleul bénéficie en premier d'un bon de réduction de 10% après avoir rempli le formulaire disponible via le lien partagé par son parrain. Une fois que le filleul utilise ce bon et effectue son premier voyage, le parrain reçoit à son tour un bon de réduction de 10%. Chaque parrain peut inviter plusieurs proches à découvrir Trenitalia, et le filleul, une fois son voyage réalisé, peut également devenir parrain. Cette offre encourage un cercle vertueux de recommandations.

\*Source OpinionWay pour Trenitalia – septembre 2024



## Une offre adaptée pour les entreprises

Trenitalia a lancé en mars 2024 une offre dédiée aux entreprises dont les collaborateurs se déplacent sur ses lignes grande vitesse. L'entreprise accélère ainsi son développement sur le marché français et confirme son ambition de proposer un panel d'offres et de services adaptés aux attentes de tous les types de voyageurs.

### PLATEFORME POUR LES PROFESSIONNELS : **TRENITALIA PRO**

Trenitalia propose des services dédiés aux voyages d'affaires permettant aux sociétés d'organiser les déplacements de l'ensemble de leurs collaborateurs, en toute sérénité, sur une seule et même plateforme appelée Trenitalia Pro. Accessible depuis le site [trenitalia.com](https://trenitalia.com), il est facile et rapide de créer un compte entreprise sur la page Trenitalia Pro. La création du compte est immédiate et totalement gratuite.

### UNE OFFRE TARIFAIRE **ADAPTÉE AUX ENTREPRISES**

En complément des services déjà proposés à bord, particulièrement adaptés aux voyageurs professionnels, et afin de continuer à répondre au mieux à leurs attentes dans le cadre de leurs déplacements, Trenitalia propose une tarification simple, lisible et flexible pour tous les détenteurs d'un compte Trenitalia Pro : **Serenità Pro**.

En effet, un professionnel peut être dans l'obligation de changer son billet, à tout moment, en raison d'un déplacement annulé ou d'une réunion retardée. Avec l'offre Serenità Pro, la modification du billet se fait sans aucun ajustement tarifaire quel que soit le motif. Fini la gestion de la note de frais ! Le prix est unique sur toute l'année en fonction du trajet, permettant cette souplesse aux entreprises. Par ailleurs, la place est garantie jusqu'au dernier siège disponible. L'adhésion à cette offre est gratuite et sans engagement.

### UN DOUBLE ESPACE : **ADMINISTRATEUR ET COLLABORATEUR**

Pour une gestion facilitée des voyages d'affaires, Trenitalia a conçu deux espaces sur sa solution Trenitalia Pro : l'un pour l'administrateur et l'autre réservé aux collaborateurs.

Sur le profil Administrateur, il est possible :

- D'avoir une vision globale des voyages passés et à venir des collaborateurs de l'entreprise
- De définir et gérer les plafonds de dépenses par salarié à l'aide d'un tableau de bord
- De créer et supprimer les profils utilisateurs
- De gérer l'attribution de profils dits « Super Utilisateur » à certains membres du personnel pour organiser les voyages d'autres salariés

Quant à l'espace Collaborateur, il permet, sur le site [trenitalia.com](https://trenitalia.com) ou sur l'application mobile Trenitalia France\*, à chaque employé avec ses propres identifiants de :

- Réserver de nouveaux voyages à des tarifs dédiés aux professionnels
- Renseigner des voyages favoris
- Ajouter des compagnons de voyage
- Gérer en temps réel et en détail les déplacements programmés (annulation, modification, etc.)

\*L'application mobile Trenitalia France est disponible sur l'Apple Store ou sur le Play Store.

### L'OFFRE TRENITALIA PRO : **COMMENT ADHÉRER ?**

Pour adhérer gratuitement et rapidement à cette offre, une seule étape simple : Remplir le formulaire d'adhésion disponible en ligne dans l'onglet Trenitalia Pro sur le site [trenitalia.com](https://trenitalia.com).

L'inscription est immédiate ! Un email avec les identifiants est envoyé à l'Administrateur qui pourra ensuite créer l'ensemble des comptes des collaborateurs de son entreprise. Ceux-ci pourront directement accéder au tarif dédié, Serenità Pro.

Consultez toutes les conditions de l'offre sur le site [trenitalia.com](https://trenitalia.com) dans l'onglet Trenitalia Pro.



Grâce au train à grande vitesse Frecciarossa, les passagers peuvent voyager sans stress, dans un environnement propice au travail et sans les aléas d'un trajet en voiture. Lors de l'achat du titre de transport, les voyageurs professionnels peuvent sélectionner la classe\*\* qui répond à leurs besoins tout en bénéficiant de services qui leur sont dédiés :

#### **La Sala Meeting :**

Aménagée à l'intérieur de la voiture Executive, cette salle privatisable à partir de 2 personnes, uniquement sur les trajets en France, est idéale pour organiser une réunion avec ses collaborateurs ou un client. Celle-ci est équipée d'une table pouvant accueillir 5 personnes, et d'un écran plat, connectable à un ordinateur. Les petits + : une cireuse à chaussures électrique automatique avec 3 brosses rotatives est mise à disposition à l'entrée de cette zone. La Sala Meeting propose également plusieurs compartiments de rangement optimisés dont un vestiaire comprenant des cintres en cuir.

#### **Partenariat avec Ector :**

Afin d'optimiser le temps de ses voyageurs, l'offre Trenitalia Pro se complète avec un partenariat mis en place avec l'entreprise Ector en 2024 où le véhicule du voyageur peut être pris en charge à son arrivée à la gare et stationné par un voiturier.

\*\*Les espaces Allegro et Silenzio sont deux ambiances proposées gratuitement au moment de la réservation et disponibles en classes Standard et Business.

PARIS-LYON-MILAN :

|                              |         | Train 9281     |                | Train 6647        | Train 6651        | Train 9287     | Train 6657 | Train 6655        |
|------------------------------|---------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|----------------|------------|-------------------|
|                              |         | (1)            | (2)            |                   |                   |                |            |                   |
| PARIS<br>Gare de Lyon        | départ  | 06:41          | 07:30          | 09:55             | 14:13             | 15:18          | 17:07      | 19:59             |
|                              |         | ▼              | ▼              | ▼                 | ▼                 | ▼              | ▼          | ▼                 |
| LYON<br>Part-Dieu            | arrivée | 08:38          | 09:26          | 11:52             | 16:09             | 17:14          | 19:00      | 21:56             |
|                              | départ  | 08:51          | 09:30          | 11:59             | 16:27             | 17:20          | terminus   | 22:02             |
| LYON<br>Perrache             | arrivée | ▼              | ▼              | ▼                 | ▼                 | ▼              |            | ▼                 |
|                              | départ  | ▼              | ▼              | 12:07<br>terminus | 16:37<br>terminus | ▼              |            | 22:10<br>terminus |
| CHAMBÉRY<br>Challes-les-Eaux | arrivée | ▼              | ▼              |                   |                   | ▼              |            |                   |
|                              | départ  | 10:08<br>10:12 | 10:42<br>10:54 |                   |                   | 18:42<br>18:46 |            |                   |
| SAINT-JEAN-<br>DE-MAURIENNE  | arrivée | ▼              | ▼              |                   |                   | ▼              |            |                   |
|                              | départ  | 10:52<br>10:53 | 11:34<br>11:35 |                   |                   | 19:31<br>19:34 |            |                   |
| MODANE                       | arrivée | ▼              | ▼              |                   |                   | ▼              |            |                   |
|                              | départ  | 11:20<br>11:30 | 12:03<br>12:10 |                   |                   | 19:59<br>20:08 |            |                   |
| OULX                         | arrivée | ▼              | ▼              |                   |                   | ▼              |            |                   |
|                              | départ  | 11:54<br>11:56 | 12:34<br>12:36 |                   |                   | 20:32<br>20:34 |            |                   |
| TURIN<br>Porta Susa          | arrivée | ▼              | ▼              |                   |                   | ▼              |            |                   |
|                              | départ  | 12:45<br>12:47 | 13:20<br>13:22 |                   |                   | 21:20<br>21:22 |            |                   |
| MILAN<br>Centrale            | arrivée | ▼              | ▼              |                   |                   | ▼              |            |                   |
|                              |         | 13:50          | 14:07          |                   |                   | 22:07          |            |                   |

(1) Circule seulement dans la semaine du 10 juin au 4 juillet et du 22 septembre au 17 octobre.  
(2) Ne circule pas le 15 juin et le 27 juillet.  
Autr s hor r s p r l r de juin à vérifier sur trenitalia.com

PARIS-MARSEILLE :

|                 |                   | Train 6147 | Train 6105 | Train 6149 | Train 6157 |       |
|-----------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|-------|
| PARIS           | Gare de Lyon      | départ     | 05:54      | 11:14      | 14:25      | 19:03 |
|                 |                   |            | ▼          | ▼          | ↕          | ▼     |
| LYON            | Saint-Exupéry TGV | arrivée    | 07:45      | 12:52      |            | 20:57 |
|                 |                   | départ     | 07:48      | 13:02      |            | 21:00 |
|                 |                   |            | ▼          | ▼          |            | ▼     |
| AVIGNON         | TGV               | arrivée    | 08:37      | 14:36      | 22:08      |       |
|                 |                   | départ     | 08:40      | 14:39      | 22:11      |       |
|                 |                   |            | ▼          | ▼          | ▼          |       |
| AIX-EN-PROVENCE | TGV               | arrivée    | 09:00      | 15:00      | 17:27      | 22:33 |
|                 |                   | départ     | 09:03      | 15:10      | 17:33      | 22:36 |
|                 |                   |            | ▼          | ▼          | ▼          |       |
| MARSEILLE       |                   | arrivée    | 09:15      | 15:21      | 17:46      | 22:48 |
|                 |                   | départ     |            |            |            |       |

MILAN-LYON-PARIS :

|                              |         | Train 6650 | Train 9292<br>(1) | Train 6654 | Train 6656 | Train 6658 | Train 9296 |
|------------------------------|---------|------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|
| MILAN<br>Centrale            | départ  |            | 06:25             |            |            |            | 15:53      |
|                              |         |            | ▼                 |            |            |            | ▼          |
| TURIN<br>Porta Susa          | arrivée |            | 07:09             |            |            |            | 16:38      |
|                              | départ  |            | 07:11             |            |            |            | 16:40      |
|                              |         |            | ▼                 |            |            |            | ▼          |
| OULX                         | arrivée |            | 08:08             |            |            |            | 17:26      |
|                              | départ  |            | 08:10             |            |            |            | 17:28      |
|                              |         |            | ▼                 |            |            |            | ▼          |
| MODANE                       | arrivée |            | 08:35             |            |            |            | 17:52      |
|                              | départ  |            | 08:50             |            |            |            | 18:12      |
|                              |         |            | ▼                 |            |            |            | ▼          |
| SAINT-JEAN-<br>DE-MAURIENNE  | arrivée |            | 09:12             |            |            |            | 18:34      |
|                              | départ  |            | 09:15             |            |            |            | 18:37      |
|                              |         |            | ▼                 |            |            |            | ▼          |
| CHAMBÉRY<br>Challes-les-Eaux | arrivée |            | 09:52             |            |            |            | 19:15      |
|                              | départ  |            | 09:56             |            |            |            | 19:22      |
|                              |         |            | ▼                 |            |            |            | ▼          |
| LYON<br>Perrache             | arrivée |            |                   | 12:54      | 17:08      |            |            |
|                              | départ  | 06:46      |                   | ▼          | ▼          |            | ▼          |
| LYON<br>Part-Dieu            | arrivée | 06:54      | 11:15             | 13:02      | 17:16      |            | 20:32      |
|                              | départ  | 07:00      | 11:28             | 13:08      | 17:22      | 19:38      | 20:38      |
|                              |         | ▼          | ▼                 | ▼          | ▼          | ▼          | ▼          |
| PARIS<br>Gare de Lyon        | arrivée | 08:58      | 13:23             | 15:05      | 19:18      | 21:36      | 22:34      |

(1) Ne circule pas le 15 juin et le 27 juillet.

MARSEILLE-PARIS :

|                 |         | Train 6104 | Train 6146 | Train 6108 | Train 6148 |
|-----------------|---------|------------|------------|------------|------------|
|                 |         | (1)        |            | (2)        | (3)        |
| MARSEILLE       | départ  | 06:52      | 09:53      | 15:47      | 18:49      |
|                 |         | ▼          | ▼          | ▼          | ▼          |
| AIX-EN-PROVENCE | arrivée | 07:04      | 10:04      | 15:58      | 19:02      |
|                 | départ  | 07:07      | 10:07      | 16:01      | 19:05      |
|                 |         | ▼          | ▼          | ▼          | ▼          |
| AVIGNON         | arrivée | 07:27      | 10:27      | 16:22      | 19:25      |
|                 | départ  | 07:30      | 10:30      | 16:25      | 19:27      |
|                 |         | ▼          | ▼          | ▼          | ▼          |
| LYON            | arrivée | 08:21      | 11:22      | 17:25      | 20:18      |
|                 | départ  | 08:24      | 11:25      | 17:35      | 20:21      |
|                 |         | ▼          | ▼          | ▼          | ▼          |
| PARIS           | arrivée | 10:19      | 13:19      | 19:31      | 22:14      |
|                 | départ  |            |            |            |            |

(1) Ne circule pas le 2 octobre.  
(2) Départ anticipé de 25 minutes les samedis de juillet et août.  
(3) Ne dessert pas Lyon Saint-Exupéry les dimanches de juillet et août.



# Trenitalia :

## Un acteur historique du secteur ferroviaire

**Par sa modernité, la qualité de ses services et l'éventail des options de voyage offerts aux passagers, Trenitalia souhaite contribuer au développement du marché et des infrastructures ferroviaires en France.**

### UN PEU D'HISTOIRE...

Même si sa date officielle de création est le 1<sup>er</sup> juin 2000, Trenitalia bénéficie de plus d'un siècle d'expérience. Issue de la séparation, rendue obligatoire par la législation européenne, des activités de gestion de réseau ferroviaire de celles de service de transport, la compagnie a été créée par le groupe Ferrovie dello Stato (FS) pour centraliser ses activités de transport de voyageurs. Ce dernier étant l'acteur historique et incontournable du rail dans la péninsule, présent à l'international.

### LES DEUX ÉTAPES DE L'AVENTURE FRANÇAISE DE TRENITALIA

**2011** : L'ouverture à la concurrence des lignes internationales permet à la compagnie italienne de se positionner et de lancer deux lignes, Paris-Venise et Marseille-Nice-Milan, desservant plus de 27 destinations. À travers sa filiale Thello, premier opérateur alternatif de transport de passagers en France, elle fera voyager plus d'un million de voyageurs par an dans ses trains de jour et de nuit.

**2021** : Thello devient Trenitalia France, filiale à 100% de Trenitalia, et bénéficie d'une équipe expérimentée du marché ferroviaire français. Cette expertise permettra à Trenitalia de consolider sa position de premier opérateur alternatif, en lançant en France le train Frecciarossa sur la grande vitesse en deux phases : Paris-Milan puis Paris-Lyon.

### DATES CLÉS

**1905** – CRÉATION DU GROUPE FERROVIE DELLO STATO (FS)

**2000** – CRÉATION DE TRENITALIA

**2011** – ARRIVÉE DE THELLO EN FRANCE

**2021** – IMPLANTATION DE TRENITALIA ET FRECCIAROSSA EN FRANCE

### CHIFFRES CLÉS GROUPE

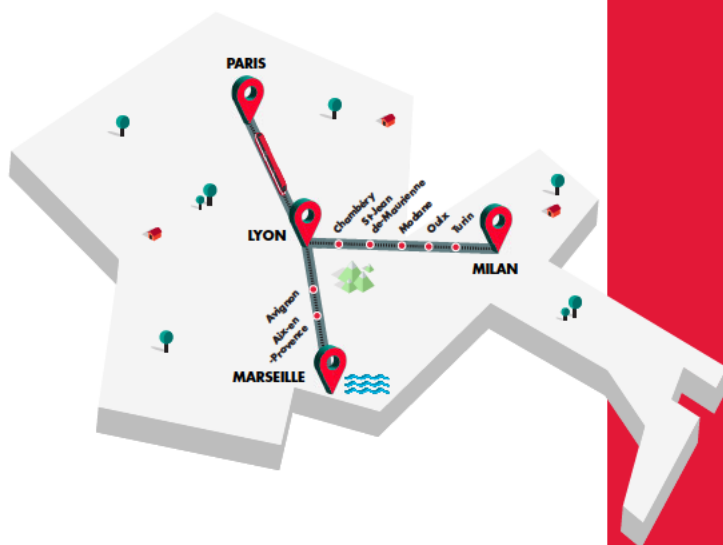
**1 MILLIARD** DE PASSAGERS EN TRAIN ET BUS CHAQUE ANNÉE

**88%** DE PARTS DE MARCHÉ DU FRET FERROVIAIRE ITALIEN

PLUS DE **85 000** SALARIÉS

**2 201** GARES EN GESTION

**10 000** TRAINS EN CIRCULATION CHAQUE JOUR



## À PROPOS DE TRENITALIA

Trenitalia, filiale du groupe Ferrovie Dello Stato Italiana, est un acteur clé du transport ferroviaire en Europe, présent dans 5 pays.

Depuis sa création, la compagnie s'est imposée comme un opérateur de premier plan, transportant chaque année plus d'1 milliard de passagers grâce à un vaste réseau incluant des trains régionaux, longue distance et grande vitesse. Trenitalia a lancé le Frecciarossa, symbole de l'innovation italienne dans la grande vitesse, qu'elle a ensuite introduit en France puis en Espagne.

En octobre 2024 Trenitalia est nommée première compagnie ferroviaire Européenne selon une étude menée par l'ONG Transport and Environment.

## À PROPOS DE TRENITALIA FRANCE

Trenitalia est le premier opérateur européen à s'être implanté sur le marché ferroviaire français, en décembre 2021. Son offre de trains à grande vitesse vient compléter l'offre existante de la ligne Paris-Milan et Paris-Lyon (Part-Dieu et Perrache). En août 2023, un éboulement en Maurienne a entraîné une suspension du trafic ferroviaire entre la France et l'Italie. Après 19 mois d'interruption, la liaison Paris-Milan a repris le 1<sup>er</sup> avril 2025 via les gares des Lyon Part-Dieu, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane, Oulx et Turin.

Par ailleurs, Trenitalia a élargi son réseau avec l'ouverture d'une nouvelle ligne Paris-Marseille le 15 juin 2025 en passant par Lyon Saint-Exupéry, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV.

Plus d'informations sur [trenitalia.com](https://trenitalia.com)

## CONTACTS TRENITALIA FRANCE

Président :  
**Marco Caposciutti**

Directeur Commercial et Marketing :  
**Fabrice Toledano**

Responsable Marketing :  
**Samantha Liguti**

Chef de projet communication offline :  
**Oriane Komguez**

## SERVICE PRESSE

[presse@trenitalia.fr](mailto:presse@trenitalia.fr)

**Suivez-nous**

 [@trenitalia.france](https://www.instagram.com/trenitalia.france)

 [@frecciarossa\\_fr](https://twitter.com/frecciarossa_fr)

 [trenitalia.fr](https://www.facebook.com/trenitalia.fr)

 [@trenitalia.france](https://www.youtube.com/trenitalia.france)



Dossier de presse Trenitalia 2025



**Gruppo FS**

The Mobility Leader

**Ferrovie dello Stato Italiane Group**

# Our History & Timeline

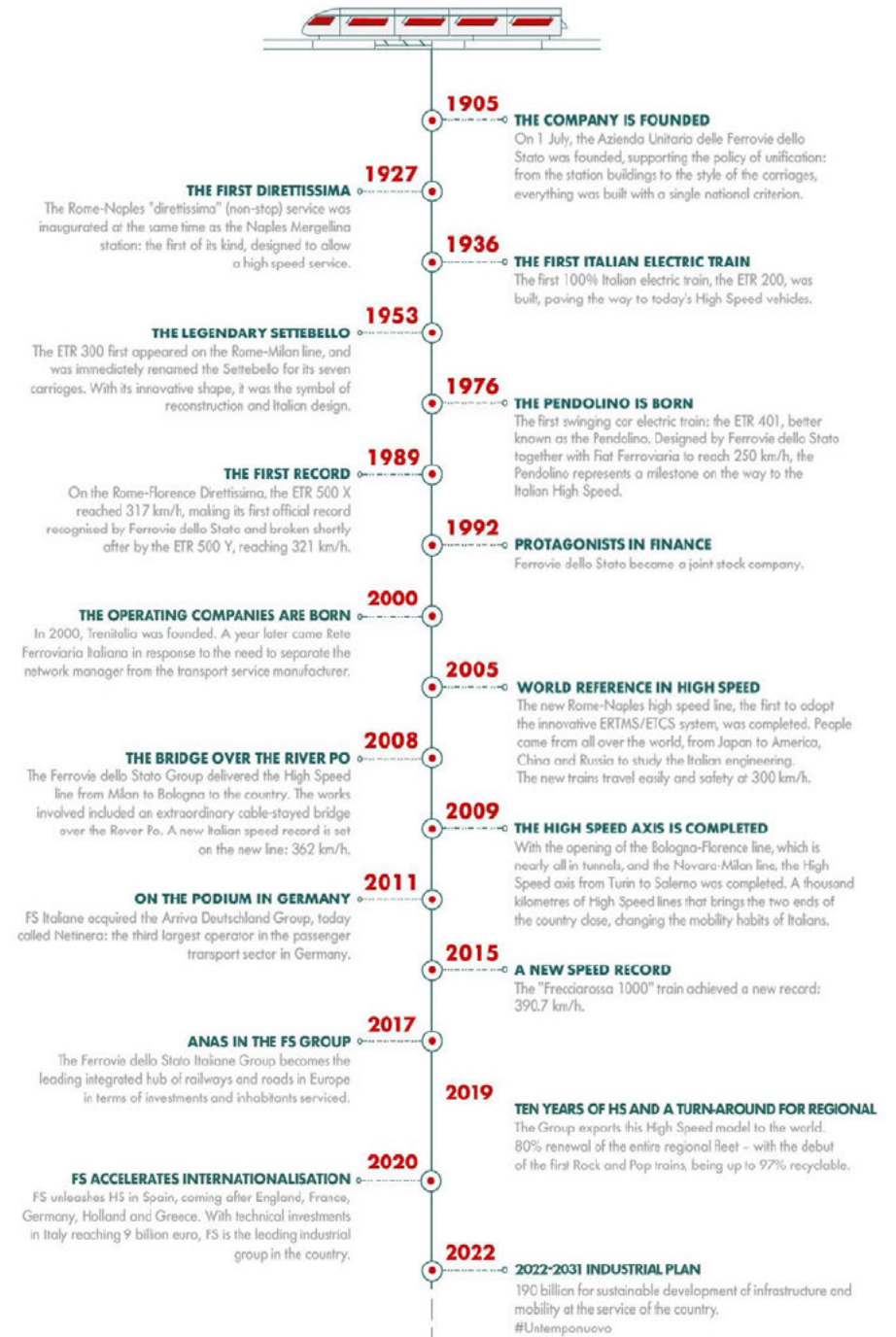
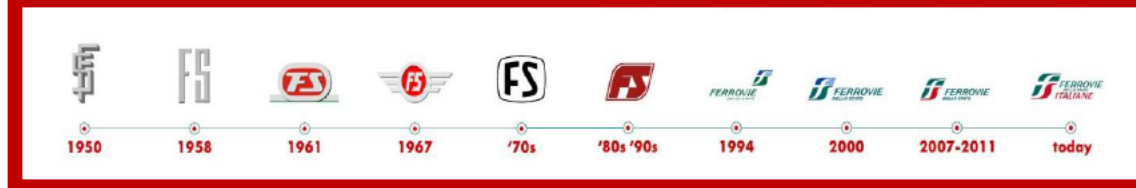
In **1905**, a dream of modernity came to life in Italy, with the **foundation of Ferrovie dello Stato**, taking a decisive step towards the unification of the country and a tangible sign of progress.

The company embarked on a journey that mixed innovation, ambition and vision: the transport system was renewed, and it became the symbol of a growing, connected and forward-looking country.

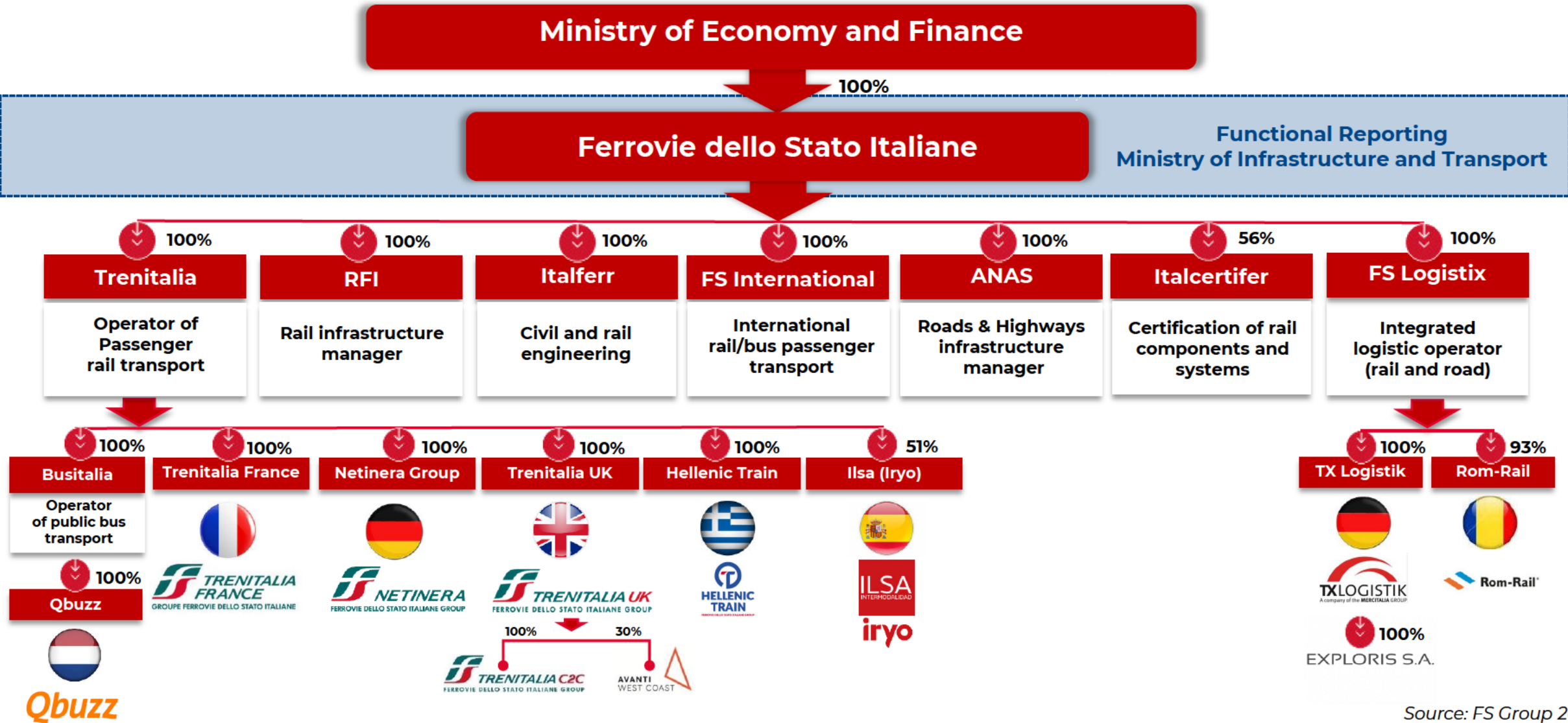
Ferrovie dello Stato is deeply intertwined with Italian history, **contributing significantly to the economic, social and cultural growth of the country.**



## Evolution of our logo

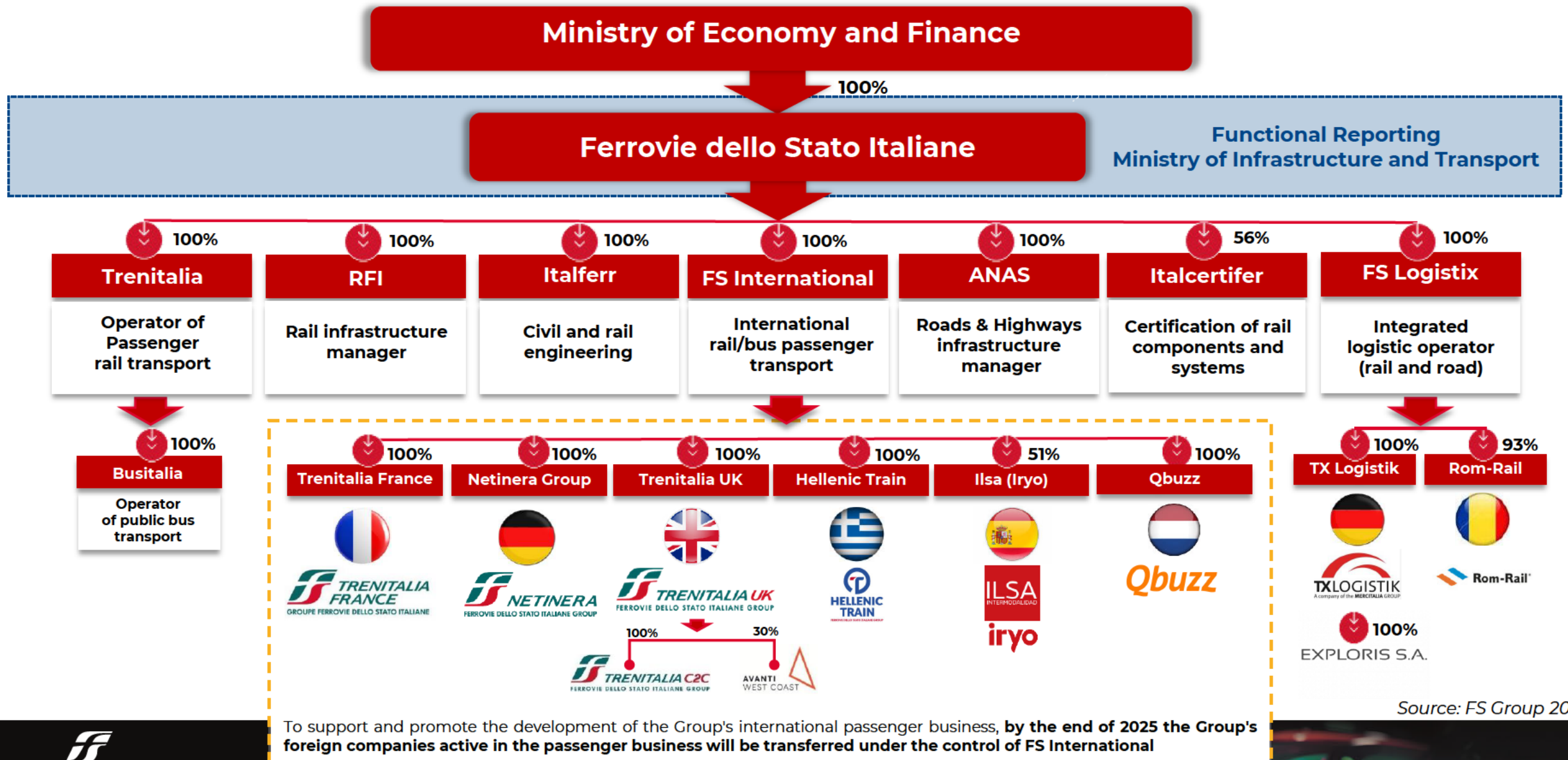


# FS Group Organisation – As is

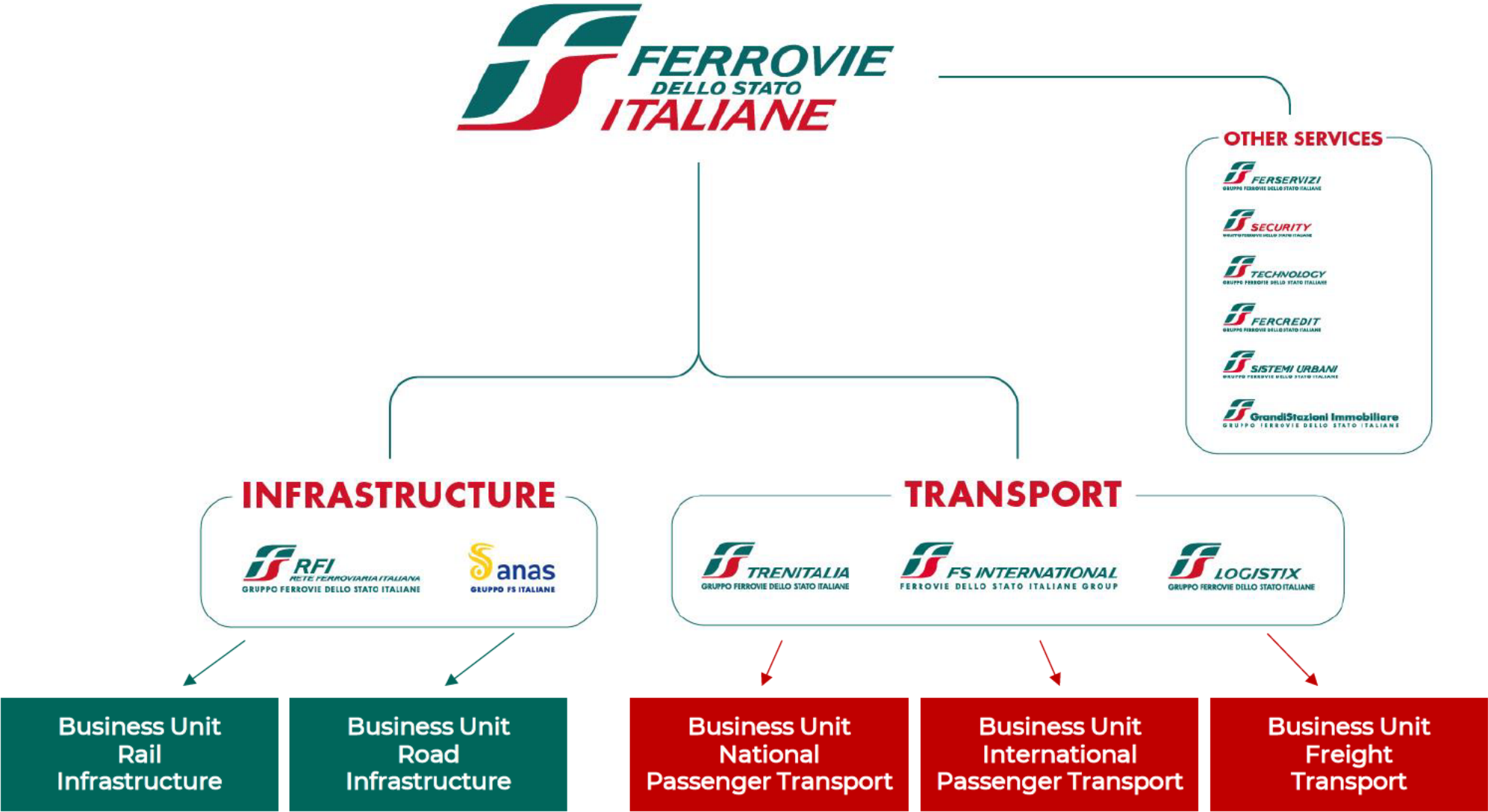


Source: FS Group 2025

# FS Group Organisation – To be



Source: FS Group 2025



# FS Italiane Group key figures 2024



**Employees**

96,335  
(15% abroad)



**Investments<sup>(\*)</sup>**

€ 17.5 Bln



**Railway Network**

16,879 km



**Roads &  
Highways**

32,300 km



**Passengers  
by rail**

49.0 Bln pax\*km  
(23% abroad)



**Passengers  
by road**

1.8 Bln pax\*km  
(38% abroad)



**Freight**

22.9 Bln tons\*km  
(56% abroad)



**Trains per day  
(RFI)**

9,800



**Gruppo FS**

The Mobility Leader

**Revenues**

**€16.5 Bln**  
(16% abroad)

**EBITDA**

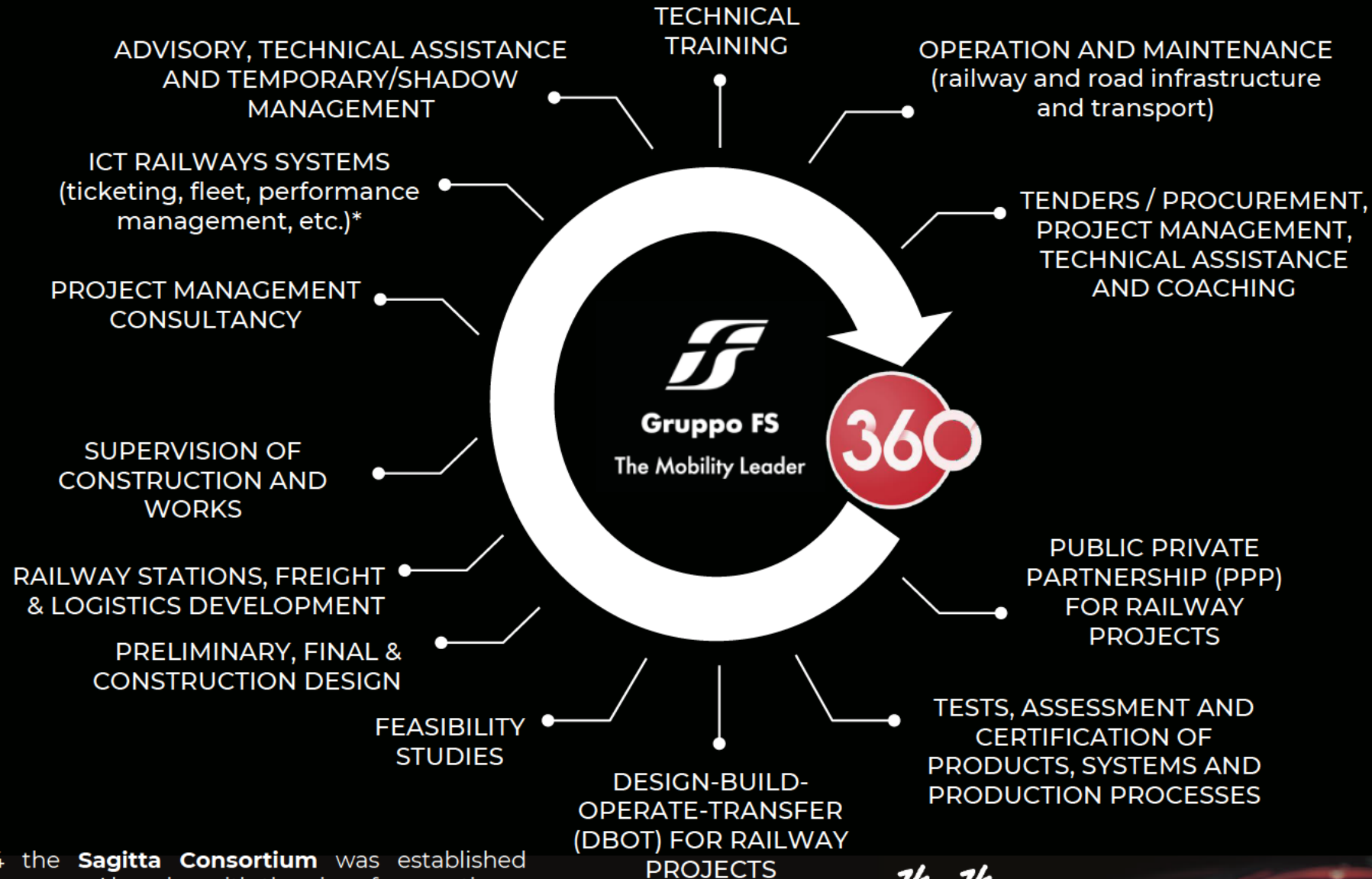
**€2.2 Bln**

**EBITDA margin**

**13.6%**

(\*) Capital expenditure

# Know-how: what FS Group offers abroad



\*In December 2024 the **Sagitta Consortium** was established between FS and IT company Alstom with the aim of promoting a 'Made in Italy' international offering of IT solutions and products for the transportation and logistics sector.

# Know-how: relevant experiences of FS Group abroad

Throughout the years the Group has managed an extensive range of activities in various fields for Ministries, Agencies for National Transport and railway Companies, following the stipulation of cooperation agreements, Memorandum of Understandings and contracts.



- **Technical and specialized training courses to railway personnel conducted by experts from Group companies**, both onsite and online

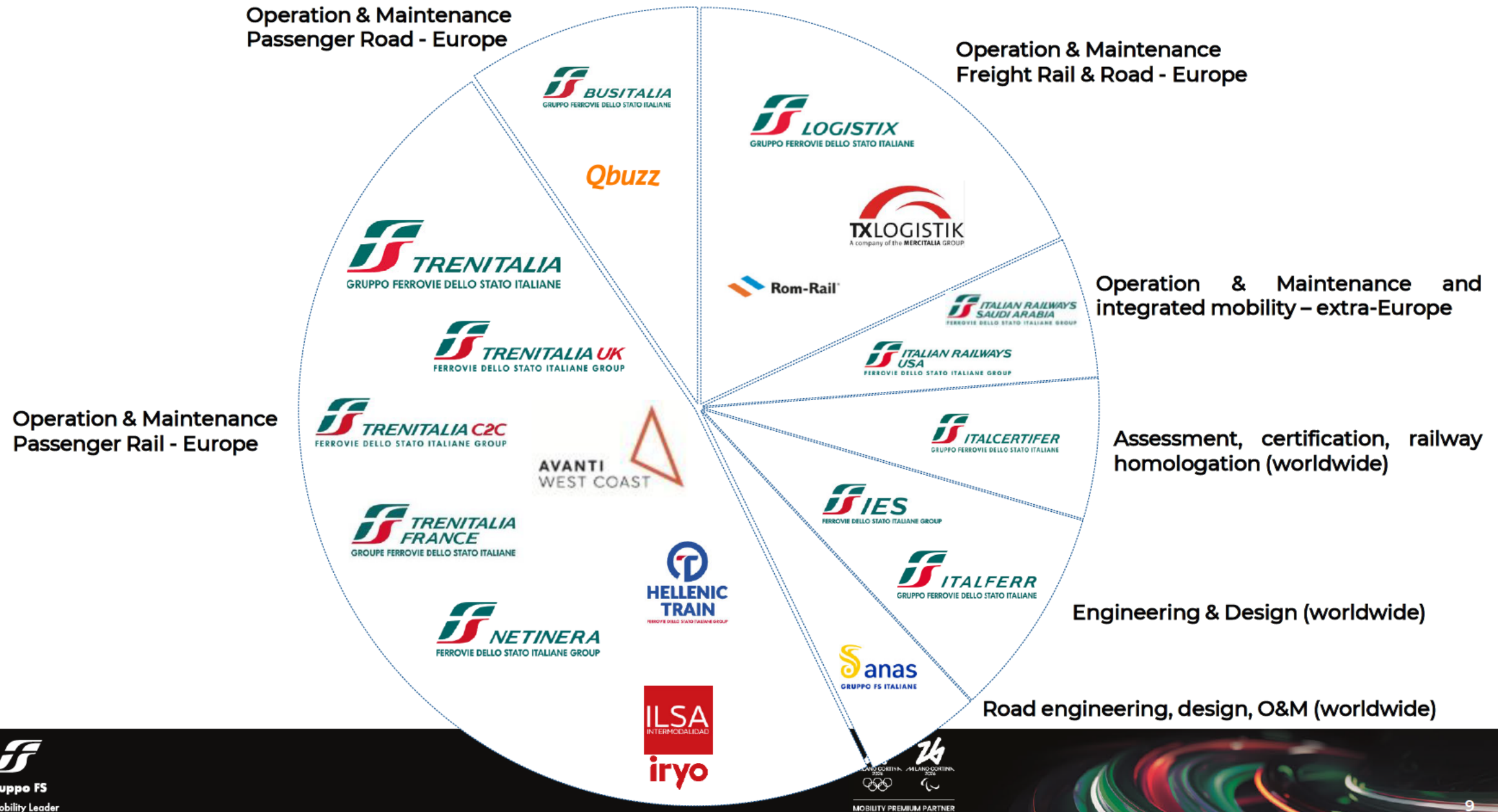


- **Shadow Management for various roles related to Operation & Maintenance** (e.g. Deputy Rolling Stock Director; Deputy Infrastructure Management Director; Deputy Safety Director)



- **Advisory and Technical Assistance, also with the role of Shadow Operator**

# Services offered by the Group companies on the international markets



# FS Group International Footprint in the EU and UK – Passenger Transport



UK transport company of Trenitalia UK that operates the Essex Thameside railway franchise. It manages 26 stations and provides commuter services between the City of London and the South Essex. c2c's performance in terms of punctuality and customer satisfaction is at the top of the ranking in the country

| 2024     |         |
|----------|---------|
| Revenues | € 204 M |
| Staff    | 718     |



Since December 2021 Trenitalia France have been offering daily direct round-trip connections between France and Italy (Paris and Milan, via Lyon, Chambéry, Modane and Turin) and between Paris and Lyon on Frecciarossa1000 HS trains

| 2024     |        |
|----------|--------|
| Revenues | € 39 M |
| Staff    | 175    |



Trenitalia, in partnership with Air Nostrum Group, set up Ilsa company to carry out high-speed passenger services in Spain starting from 2022 under the **iryo** brand

| 2024     |         |
|----------|---------|
| Revenues | € 308 M |
| Staff    | 665     |



Trenitalia UK, in partnership with First Group, manages the West Coast Partnership franchise (service from London to Glasgow) with the Avanti West Coast brand



Second largest local public transport company in Germany. The business areas covered include railway transport, road passenger transport, vehicle maintenance and repair, and railway infrastructure

| 2024     |           |
|----------|-----------|
| Revenues | € 1,088 M |
| Staff    | 6,500     |



The third largest Local public transport company in the Netherlands, which operates bus and light rail services in Utrecht, Drenthe and Groningen

| 2024     |         |
|----------|---------|
| Revenues | € 371 M |
| Staff    | 4,297   |



The largest railway company in Greece, which currently operates all passenger trains

| 2024     |         |
|----------|---------|
| Revenues | € 104 M |
| Staff    | 1,210   |


Source: FS data processing




MOBILITY PREMIUM PARTNER

# FS Group International Footprint in EU and UK – Freight Transport



 Direct presence with own traction through Group companies




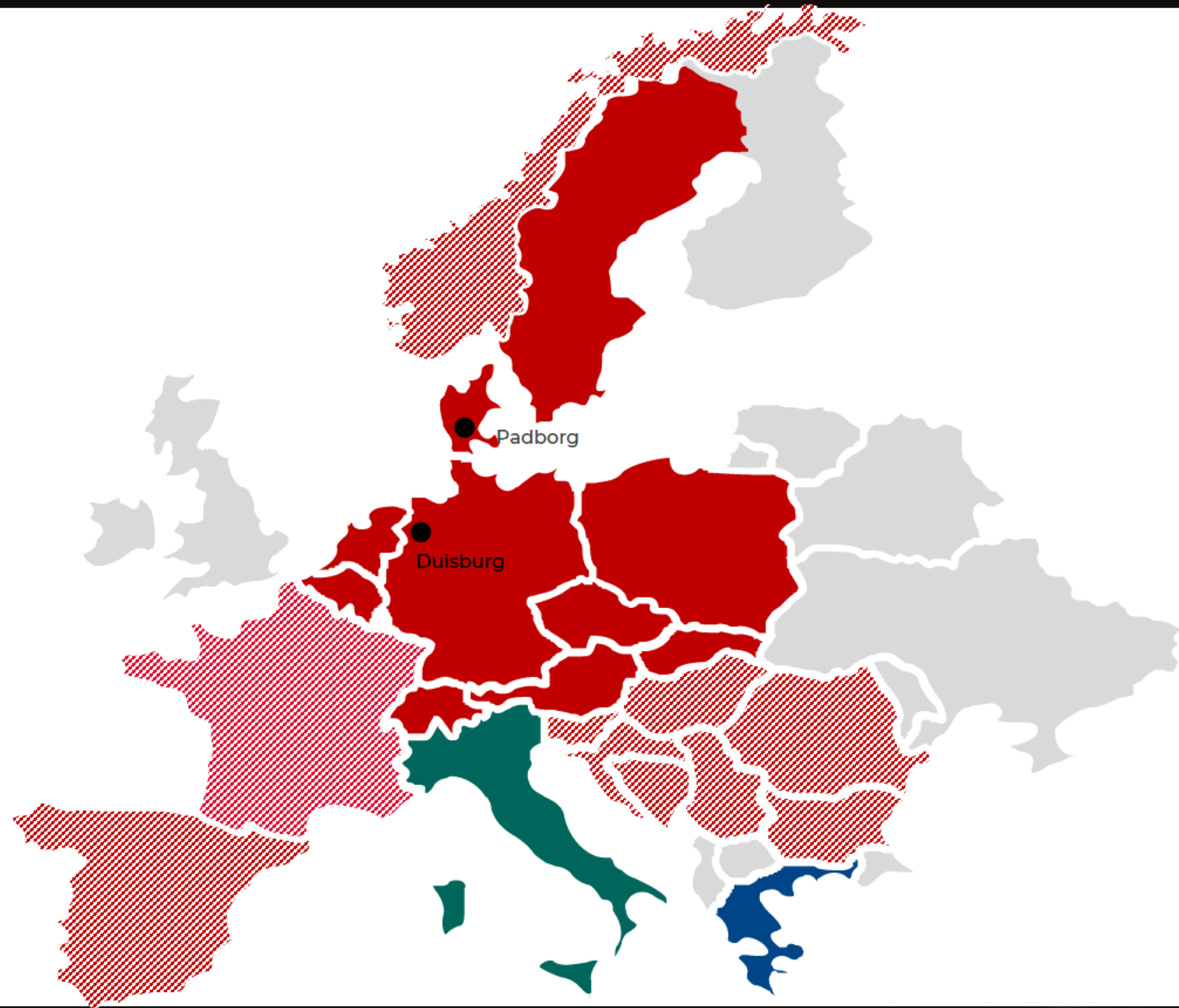
 Indirect presence via partnerships

## Terminals

19 Terminals in Italy  
1 Terminal in Germany (Duisburg)  
1 Terminal in Denmark (Padborg)



 Direct presence with own traction

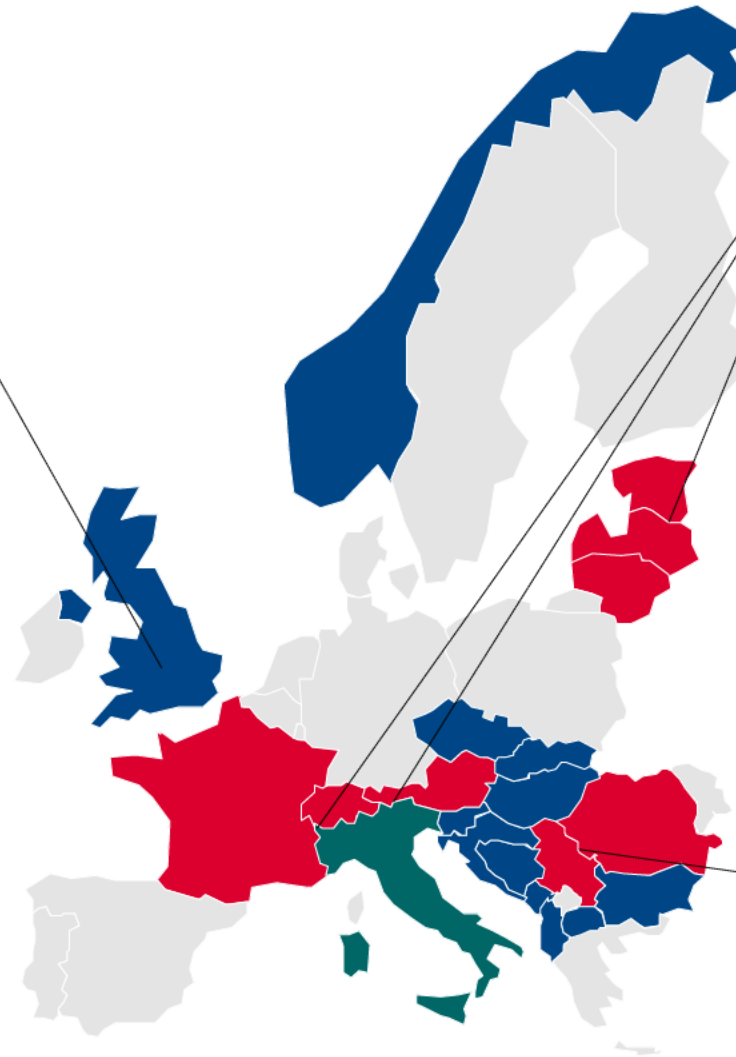


# FS Group International Footprint in the EU and UK – Engineering

## UK - HIGH SPEED

HS2 Track & Alignment  
Lot 1 + Lot 2  
Tender Design Services

EXECUTED PROJECTS ●  
ONGOING PROJECTS ●



## CROSS BORDER HIGH SPEED LINKS

### HS Lyon - Turin Rail Link

Client: TELT  
Design / Construction Mngmt / Testing & Commis  
Services  
270 km International section  
65 km underground tunnel

### Austria Italy - Brenner Base Tunnel

Client: BBT  
Construction Management Services  
64 km International Section  
55 km underground tunnel

### Rail Baltica High Speed Line

870 km International lines under delivery  
Design Review & PMC for 230 km in Latvia  
Design, procurement and supervision of ENE sub-system  
Design, procurement and supervision of CCS sub-system

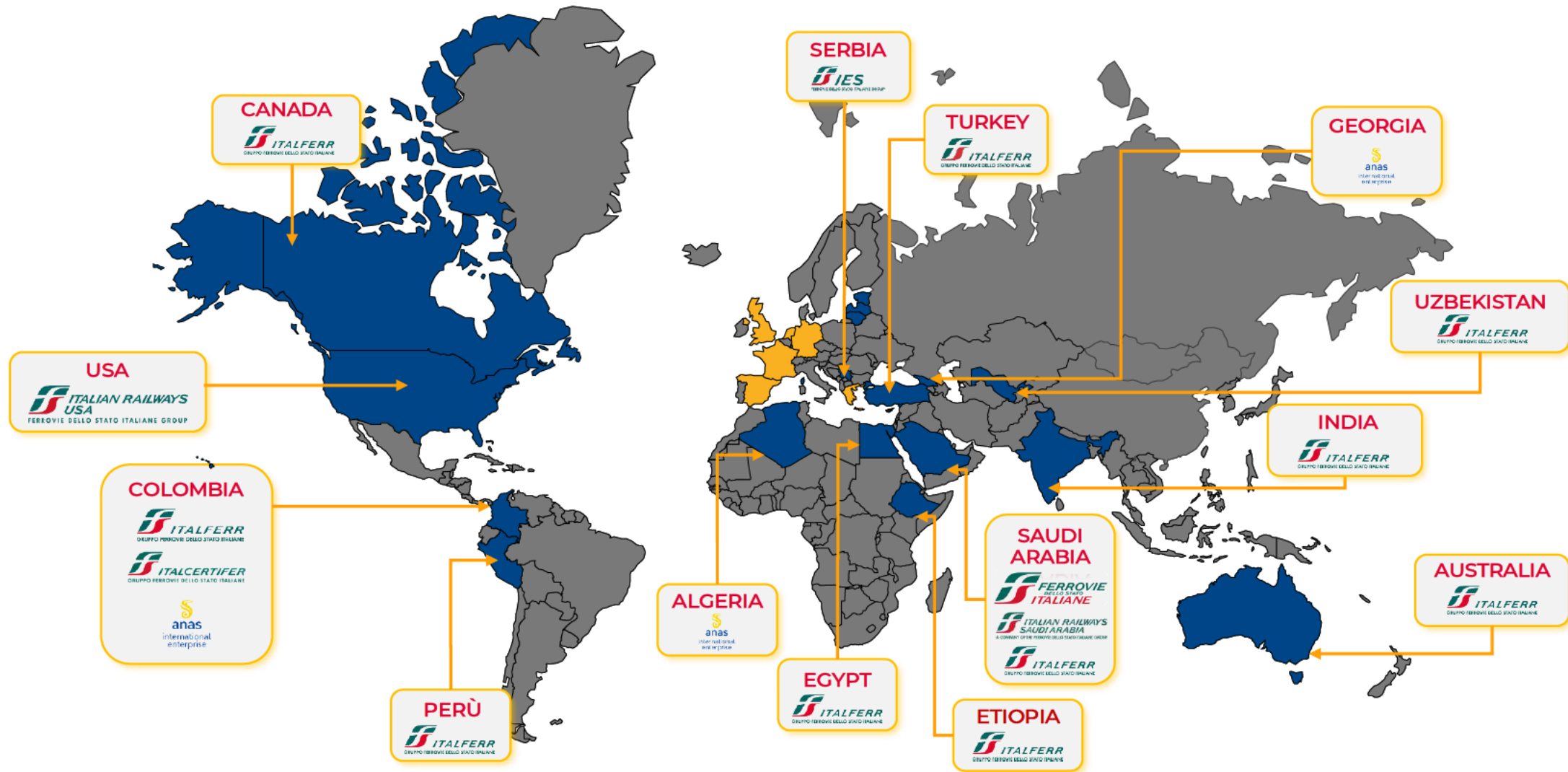
## SERBIA

### Modernisation and rehabilitation railway section Niš-Brestovac

Client: Serbian Railways Infrastructure – JSC  
Works supervision  
Length: 24 km

# FS Group international footprint beyond the EU

## Subsidiaries and branches



# FS Italiane Group's Environmental commitment

The FS Group believes long-term success is built on a strategy that prioritizes the protection of natural balances. **The FS Group's** greatest contribution is that it **offers increasingly more efficient and sustainable transport services that maximise the benefits of collective mobility.**

## Main initiatives and achievements



### SELF-PRODUCED ELECTRICITY FROM RENEWABLE SOURCES

**Becoming carbon neutral by 2040**, also through Italy's largest photovoltaic project, aiming to meet 19% of FS annual energy needs by 2029 (1 GW, increasing to 2.2 GW by 2034)

**12 Maintenance depots equipped with photovoltaic technology** (expected to be increased to 33 by 2029)



### OPERATIONS

#### Frecciarossa 1000 High Speed trains

- Built with 97% recyclable materials
- Global Warming Potential reduced by 50%
- EPD Environmental Impact Certification

#### Regional and Intercity trains

Ongoing supply of hybrid trains

#### Buses

- 600 zero-emission buses owned by Qbuzz
- Platform to manage fleets integrating time data, energy and battery management

#### Integrated & Sustainable Mobility

- On-board bike transport service
- partnerships with bus & car sharing companies



### INVESTMENT MANAGEMENT AND INCENTIVES

#### White Certificates

- +€129 mln white certificates sold to 2025
- +€200 mln potential countervalue to 2034 (estimate)

#### Green Bonds

+€5 bln green bonds issued from 2017 to 2023



**Gruppo FS**

The Mobility Leader

Thank you

DIRECTION COMMERCIALE

CAMPUS RIMBAUD

12 rue Jean-Philippe Rameau

CS 80 001

93212 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX



Monsieur Marco Caposciutti  
Président

TRENITALIA FRANCE  
Tour de Lyon  
185 rue de Bercy, 75012 Paris

La Plaine Saint Denis, le 08 juillet 2025

**Objet** : Lettre de SNCF Réseau à l'attention de Trenitalia France

Monsieur le président,

La société Trenitalia France a pris contact formellement avec SNCF Réseau le 12 février 2025 aux fins de présenter son projet de service ferroviaire international à grande vitesse entre Londres et Paris. Ce projet, prévoit une mise en exploitation à compter de 2029, avec une montée en charge progressive à raison de 5 circulations quotidiennes dans chaque sens entre Londres et Paris Gare du Nord au cours du premier semestre 2029, puis dix circulations quotidiennes par sens à compter du second semestre.

SNCF Réseau, en sa qualité de gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, accueille avec intérêt toute initiative concourant au développement de l'offre ferroviaire et à renforcer l'usage de l'infrastructure.

Conformément à ses obligations de neutralité, d'équité et de transparence, SNCF Réseau propose un accompagnement structuré à tout opérateur ou candidat manifestant un intérêt formel pour l'utilisation du réseau. À ce titre, nous vous confirmons avoir été saisis de votre projet et avoir engagé avec vos équipes un dialogue technique et commercial conforme aux standards d'accompagnement mis en place par SNCF Réseau, dans le respect du cadre réglementaire applicable.

Ce dialogue, engagé depuis le début de l'année 2025, a donné lieu à plusieurs échanges, en réunion ou par voie électronique, entre vos représentants et les équipes de SNCF Réseau. Ces échanges ont permis à SNCF Réseau de prendre connaissance des grandes lignes de votre projet, d'en appréhender les enjeux et notamment le fait qu'il s'intègre dans la continuité d'un développement progressif de votre activité sur le réseau ferré national, amorcée en décembre 2021 avec la mise en service de la liaison internationale Paris-Milan, puis étendue au marché intérieur français avec la mise en service en 2022, de la relation Paris-Lyon, suivie de l'ajout, plus récemment, en 2025, de la relation Paris-Marseille.



SNCF Réseau souligne par ailleurs que cette trajectoire s'est poursuivie malgré un contexte défavorable, en particulier l'interruption prolongée de l'axe de la Maurienne entre Modane et l'Italie, ayant empêché toute circulation entre Paris et Milan du 27 août 2023 au 31 mars 2025.

Comme pour toute relation de cette nature, ces échanges sont couverts par les obligations de confidentialité qui s'imposent à SNCF Réseau dans le cadre de ses fonctions. Selon les cas, ces obligations sont formalisées par un accord de confidentialité signé entre les parties ou encadrées par notre Plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), applicable à l'ensemble de notre personnel.

Au travers du parcours d'accompagnement dans lequel s'inscrivent ces échanges, SNCF Réseau vise à faciliter l'accès à l'information technique et réglementaire, et offrir à tous candidats, de manière uniforme, une meilleure lisibilité des démarches à entreprendre pour accéder au réseau ferré national. Dans ce cadre, ont notamment été présentés :

- le rôle respectif de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares & Connexions dans la gestion de l'accès au réseau ferré national ;
- le processus de demande capacitaire et les modalités d'attribution des capacités ferroviaires telles que décrites au chapitre 4 du Document de Référence du Réseau (DRR) ;
- les conditions d'accès et de contractualisation visées au chapitre 3.3 du DRR, incluant les critères d'analyse des demandes d'accords-cadres, au regard du règlement d'exécution (UE) 2016/545 ;
- la structure tarifaire applicable, détaillée au chapitre 5 du DRR, incluant les dispositifs incitatifs mobilisables sous conditions pour les services en open access que sont l'aide au développement et la tarification négociée. A titre de précision, ces deux dispositifs ne sont aucunement liés à la signature d'un accord-cadre ;
- l'accès aux installations de service, dont les modalités sont prévues au chapitre 7 du DRR ainsi que sur le site internet de la Plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF) : [www.psef.sncf-reseau.fr](http://www.psef.sncf-reseau.fr). C'est sur le fondement de ces dispositions que l'intérêt que vous avez exprimé pour le centre de maintenance du Landy sera examiné ;
- Le rôle de l'Autorité de régulation des transports (ART), compétente pour garantir le respect des règles d'accès équitables au réseau et pour traiter d'éventuels différends.

S'agissant plus spécifiquement des accords-cadres, l'ouverture d'une ligne-cadre est subordonnée, en application de l'article 3.3.1.3 du DRR 2025 à la présence de deux candidats juridiquement distincts, dotés de personnalités morales différentes, circulant ou projetant des circulations sur une typologie de ligne identique (LGV ou ligne classique). Le DRR 2025 distingue ensuite deux situations : celle où la ligne concernée est déjà publiée comme ligne-cadre, et celle où elle ne l'est pas.

A ce jour, la ligne Paris-Nord – Tunnel sous la Manche n'a pas encore fait l'objet d'une telle publication au sens du DRR. Une demande d'ouverture de ligne-cadre peut toutefois être formulée, dès le premier semestre de l'année A-3 précédant la période de commande visée,



voire plus tôt, si elle est justifiée par des éléments objectifs liés, notamment, au lancement d'un nouveau service.

La conclusion d'un accord-cadre ne peut toutefois intervenir plus de 5 ans avant la date d'ouverture de la première période de commande de sillons-jours ciblée par le candidat demandeur. SNCF Réseau examinera toute demande en ce sens, en particulier au regard de la présence d'au moins deux candidats sur la ligne concernée ainsi que des éléments tels que listés et définis à l'article 6 du règlement (UE) n°2016/545 et rappelés à l'article 3.3.1.3 du DRR.

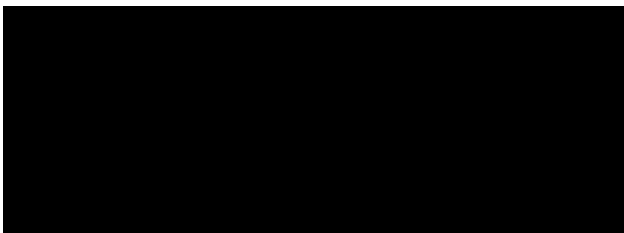
Si à l'issue de cet examen, SNCF Réseau exprime son intention de conclure un accord-cadre avec le demandeur, la ligne concernée devient éligible à la conclusion d'autres accords-cadres. Cette éligibilité se matérialise par la publication de la ligne comme ligne-cadre, ouvrant un délai (compris entre 1 à 4 mois conformément au règlement (UE) 2016/545) durant lequel d'autres candidats potentiels peuvent soumettre des demandes. A l'issue de ce délai, si les demandes reçues satisfont aux conditions listées à l'article 6 du règlement (UE) 2016/545, SNCF Réseau pourra manifester son intention de conclure un accord-cadre. Cependant, dans l'éventualité où l'ensemble des demandes viendrait excéder la capacité cadre maximale déterminée en lien avec le Plan d'Exploitation de Référence (PER), SNCF Réseau sera conduit à devoir appliquer la procédure de coordination prévue à l'article 9 du règlement (UE) 2016/545. Cette procédure a pour objet de rechercher, en concertation avec les candidats concernés, la meilleure répartition possible des capacités disponibles. Sa durée et son issue dépendront des échanges avec l'ensemble des parties concernées.

En conclusion et dans le respect du cadre réglementaire régissant les missions de SNCF Réseau, je vous confirme la mobilisation de ses équipes pour poursuivre l'accompagnement de votre société dans la structuration de son projet sur le réseau ferré français. Par ailleurs, SNCF Réseau entretient des échanges réguliers avec ses homologues européens (Getlink, London Saint Pancras Highspeed et Infrabel notamment) afin de favoriser, dans la limite de ses compétences, une articulation cohérente des réponses apportées par les différents gestionnaires d'infrastructure aux clients souhaitant, comme vous, développer une activité internationale.

Souhaitant vivement que votre projet puisse franchir les étapes nécessaires à son instruction formelle, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de mes salutations distinguées.

□

Etienne DELPY  
Directeur Commercial





**Trenitalia France**  
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
177-185 rue de Bercy  
75012 Paris  
France

**Eurotunnel**  
UK Terminal  
Ashford Road  
Folkestone  
Kent CT18 8XX  
United Kingdom

Tel: +44(0)1303 282222  
Fax: +44(0)1303 850360

[www.eurotunnel.com](http://www.eurotunnel.com)

23<sup>rd</sup> May 2025

Dear Sirs and Madam,

### **Eurotunnel Guidance & Framework Agreement Commitment**

I refer to our exchanges of the last six years and regular meetings of the last 20 months, and in particular FS Group's announcement of 8/4/2025 and your outline timetable of 17/4/2025, setting out Trenitalia France's capacity requirements for the development of cross-Channel high-speed passenger services on the London-Paris route (10 return paths per day, 60 and 120 minutes frequency pattern) from 2029 onwards (hereafter the "**Trenitalia Capacity Requirements**"). I hereby confirm that **Eurotunnel is capable of offering adequate capacity through the Channel Tunnel Fixed Link**, both in quantitative terms (number of train paths) and qualitative terms (pattern & frequency of service) satisfying the Trenitalia Capacity Requirements.

The delivery of this capability by Eurotunnel is underpinned by the following existing mechanisms and processes:

- the current **train path catalogue offering 4 train paths per hour in each direction**, producing 64 return train paths per day for high-speed passenger services, compared with regular historic use of 27 return train paths per day by the incumbent operator in peak periods with its current fleet;
- in complement to the systematic catalogue offer, **additional ad-hoc train paths in response to requests during the annual timetable process** can be produced by derogation, so as to ensure the satisfaction of capacity requirements (in particular during peak periods) with increased flexibility within shorter timescales;
- **transparent allocation criteria** published within the Network Statement and applied in the capacity allocation process, providing highest priority for regular service patterns and taking into account actual path utilisation rates, ensuring **certainty and sustainability of access rights** for operators introducing new services and fleet, established on a first-come-first-served basis in line with non-discrimination principles;
- a **coordinated international capacity development process** with all route IMs, preparing the future coordinated train path catalogue offering **5 return trips per hour in each direction**, for deployment timed to satisfy planned demand build-up (currently expected from the 2029 timetable).
- a market-leading international route coordination approach delivering **end-to-end train paths on the London-Paris-Brussels network**, implemented between national railway network managers and Eurotunnel since 1994 as provided under the 1987 Railway Usage Contract.

Furthermore, in order to provide contractual certainty on capacity & access rights, **subject to the conclusion by Trenitalia France of firm cross-Channel rolling stock fleet procurement & financing agreements before other potential operators** and within a period of 6 months from the date of this letter, Eurotunnel commits to entering into a **Framework Agreement (EFA) securing rights to the provision of Channel Tunnel Fixed Link train paths satisfying the Trenitalia Capacity Requirements**. The Eurotunnel Framework Agreement will include [inter alia] substitution rights for fleet funding providers and subsequent owners or operators of the fleet in the event of change of FS Group entity acting as operating company, as appropriate to ensure that capacity rights remain attached to the fleet.

In line with EU and national regulations, Eurotunnel's Framework Agreement on capacity rights will be entered into with the first operator concluding fleet procurement & financing agreements, which will be the subject of a **public announcement** (to intervene no later than 7 days after signature of the agreements) and thereafter EFA notification to regulatory authorities, in line with market efficiency objectives & transparency obligations. Subsequent operators proposing to conclude firm fleet procurement & financing agreements may equally be able to secure framework agreements on capacity rights on the same model, subject to (and to the extent of) Eurotunnel's verification of availability taking into account the respect of capacity commitments to operators having established cross-Channel services & fleet prior to them.

The exercise of rights under the Eurotunnel Framework Agreement for applying for & using capacity will naturally be conducted in compliance with all applicable access regulations and Eurotunnel Network Statement conditions, including the requirement for the operator to secure the relevant licences and safety certification in due course.

Yours sincerely,



**Jean-Pierre Ramirez**  
Railway Network Director - Eurotunnel



## Certificat de sécurité unique

Ce certificat confirme l'acceptation du système de gestion de sécurité (SGS) de l'entreprise ferroviaire, notamment les dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une bonne exploitation du/des réseau(x) pertinent(s), conformément à la directive (UE) 2016/798 et à la législation nationale applicable.

### 1. Informations sur le certificat

- |     |   |   |
|-----|---|---|
| 1.1 | Numéro d'identification européen (NIE) du certificat de sécurité unique             | FR1020250151                                      |
| 1.2 | Type de certificat  | Renouvellement du (des) certificat(s) de sécurité |
| 1.3 | NIE du certificat précédent (uniquement en cas de renouvellement ou de mise à jour) | FR1020210213                                      |
| 1.4 | Dates de début et de fin de validité  | Du 30/04/2025 Au 29/04/2030                       |

### 2. Identification de l'entreprise ferroviaire

- |     |                                  |                   |
|-----|----------------------------------|-------------------|
| 2.1 | Dénomination légale              | TRENITALIA FRANCE |
| 2.2 | Numéro d'enregistrement national | 520287004         |
| 2.3 | Numéro de TVA                    | FR74520287004     |

### 3. Identification de l'organisme de certification de sécurité

- |     |                              |                                  |
|-----|------------------------------|----------------------------------|
| 3.1 | Organisation                 | L'autorité nationale de sécurité |
| 3.2 | État membre (le cas échéant) | France                           |

### 4. Contenu du certificat de sécurité unique

- |     |                        |        |   |
|-----|------------------------|--------|---|
| 4.1 | Type d'exploitation    | France | Transport de voyageurs, y compris les services à grande vitesse   |
|     |                        | Italie | Transport de voyageurs, à l'exclusion des services à grande vitesse   |
| 4.2 | Domaine d'exploitation | France | Sur une partie du réseau du système ferroviaire tel que défini à l'article 1er du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires.<br>Liste des renseignements techniques (RT) en annexe de ce présent formulaire. |

Italie Vintimille

4.3 Restrictions et conditions d'utilisation

France

La délivrance du présent certificat de sécurité unique est soumise à la restriction suivante : non réalisation des activités d'exploitation dites « touristiques » faisant l'objet de la question de type 4 référencée S-20250120-004-006 tant que les éléments nécessaires n'auront pas été fournis à l'EPSF afin de lever cette restriction.

Italie

Néant.

4.4 Législation nationale applicable

France

Le code des transports et notamment son article L 2221-1.  
Décrets, notamment : Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires, décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 modifié relatif à la certification des conducteurs de trains.  
Arrêtés, notamment : Arrêté du 12 août 2008 modifié relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national, arrêté du 6 août 2010 modifié relatif à la certification des conducteurs de train, arrêté du 30 novembre 2010 modifié relatif à la manœuvre des installations de sécurité simples, arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire, arrêté du 4 janvier 2016 modifié relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire.

Italie

4.5 Informations supplémentaires

France

Internalisation de la formation et de l'évaluation des conducteurs de train.

Italie

5. Date de délivrance et signataire autorisé/tampon de l'autorité

Date:

30/04/2025

Signature

Lionel ARNOLD

Cachet de l'autorité



Mr Marco Caposciutti  
Chief Executive  
Trenitalia France  
Tour de Lyon,  
177/185 Rue de Bercy,  
75012 PARIS, France

8 July 2025

Dear Marco,

**RE: Statement of HS1 Route Timetable Compatibility – Trenitalia France**

I am writing in relation to the ORR's adjudication of spare capacity at Temple Mills Depot under Section 17 of the Railways Act. You have asked us to review and comment on your timetable request for the HS1 Route in support of your application for the allocation of the spare capacity at TMD that the ORR has identified.

London St. Pancras Highspeed (LSPH), as the Infrastructure Manager for the HS1 Route, has been in regular contact with you and your team. This engagement began on 13 March 2024 and has been to support the development of your business case, as well as your plan of mobilisation for a new cross-Channel service. Specific joint activities have included support and discussions on the following topics: station visits, dialogue with preferred rolling stock manufacturer, rolling stock review and pre-clearance in conjunction with Network Rail Highspeed, timetable development and review, confirming route capacity, consideration of station capacity, track access charging and discounts, market evaluation and business plan review.

**Trenitalia France's Timetable Request**

LSPH has carried out a high-level review of your timetable request. The purpose of this review has been to confirm whether in principle there is sufficient capacity on the HS1 Route for your proposed services in the event of you being granted access to Temple Mills Depot. Accordingly, I am pleased to confirm that your request, as attached here in annex, is compatible with the HS1 Route and there would be sufficient spare capacity to allocate corresponding firm rights

London St. Pancras Highspeed  
5<sup>th</sup> Floor Kings Place  
90 York Way  
London N1 9AG

T +44 (0) 207 014 2700  
E [info@stpancras-highspeed.com](mailto:info@stpancras-highspeed.com)

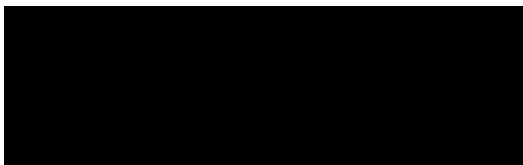
should you wish to proceed to this next stage. This assessment is reliant on the following conditions being met:

- i. You are able to demonstrate operational integrity, as outlined in 'ORR's HS1 Criteria and Procedures'.
- ii. That no other operator with operational integrity initiates the Framework Track Access Agreement (FTTA) process to create a new agreement or extend an existing one before you reach operational integrity.
- iii. Full validation of your timetable by the Network Rail System Operator and the application of the timetable change process and the Decision Criteria, as set out in the HS1 Network Code for a typical year of the Operator's request to demonstrate full compatibility.
- iv. Successful coordination of your request with adjacent Infrastructure Managers.
- v. You enter into a Cost Recovery Agreement with London St Pancras Highspeed that holds LSPH and other operators harmless of the costs of its mobilisation.

Finally, I thought it would be helpful to outline general capacity on the route. Accordingly, please find in annex a summary of these topics.

We stand ready to support the regulator in their decision in relation to allocation of spare capacity at Temple Mills Depot. We remain at their disposal for further questions on this submission or any other relevant topic where we may be of assistance.

Yours sincerely,



**Mr Mattias Bjornfors**

Chief Strategy and Regulatory Officer

Attached:

- Timetable Request Reviewed for this assessment
- LSPH General Statement on HS1 Route Capacity
- Trenitalia Timetable Proposal of 30 April 2025

London St. Pancras Highspeed  
5<sup>th</sup> Floor Kings Place  
90 York Way  
London N1 9AG

T +44 (0) 207 014 2700  
E [info@stpancras-highspeed.com](mailto:info@stpancras-highspeed.com)

## **General Statement on HS1 Route Capacity**

### **Established International Paths**

The HS1 route is a mixed traffic network with a notional catalogue of established paths configured and coordinated with adjacent Infrastructure Managers for each existing traffic segment: high speed international passenger services, high speed domestic passenger services and freight services. Accordingly, under the current configuration of these paths, we offer four high speed international paths an hour in each direction. Two of these paths are coordinated for onward international connectivity to Paris Gare du Nord and the other two for Brussels Midi or Amsterdam Centrale.

This configuration provides for a notional half hourly service between London and Paris and a half hourly service between London and Brussels Midi or Amsterdam Centrale. There are currently a small number of services operated out of sync of this configuration under derogation by Eurotunnel between London and Amsterdam, using off peak unutilised domestic capacity on the HS1 route. Under future plans, these Amsterdam paths will hopefully be stabilised and be brought back into an hourly rotation, as described below.

Accordingly, the current established and coordinated capacity on the HS1 route equates to a notional quantum of total available international paths of 64 paths a day or 23,232 paths per year in each direction or 46,464 in both directions. Of this, 50% are coordinated with onward paths to Paris Gare du Nord and 50% are coordinated for onward paths to established Benelux destinations.<sup>1</sup>

### **Existing Allocated International Firm Rights**

As you will be aware, during the last Periodic Review process the ORR approved Eurostar International Limited's (EIL) Tenth Supplementary Agreement, relating to their Framework Track Access Agreement.<sup>2</sup> Allowing for permitted seasonal variation, EIL currently has firm rights of between 8 and 16 paths a day in each direction between London and Paris, between 4 and 8 paths a day in each direction between London and Brussels and between 0 and 5 in each direction between London and Amsterdam. There is also opportunity for all operators to run additional services over and above their FTTA through spot bids.

---

<sup>1</sup> Allowing for route closure for Easter Sunday and Christmas day.

<sup>2</sup> <https://www.orr.gov.uk/sites/default/files/2025-04/eil-10th-supplemental-agreement-implemented-through-pr24.pdf>

Accordingly, EIL currently holds a theoretical maximum quantum of firm rights as below.<sup>3</sup>

| Route                          | Path Quantum per day<br>(each way) | Path Quantum per annum<br>(each way) |
|--------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| London – Paris                 | 16                                 | 5,808                                |
| London – Brussels              | 8                                  | 2,904                                |
| London – Amsterdam             | 4                                  | 1,452                                |
| Out                            |                                    | 10,194                               |
| Paris – London                 | 16                                 | 5,808                                |
| Brussels – London              | 9                                  | 3,267                                |
| Amsterdam – London             | 5                                  | 1,815                                |
| Return                         |                                    | 10,920                               |
| Maximum Theoretic Path Quantum |                                    | 21,054                               |

## Unallocated International Capacity

Comparing the total established international capacity of 46,464 paths against the maximum theoretical expression of international firm rights granted to EIL of 21,054 paths, leaves today 25,410 unallocated international paths on the HS1 Route. This demonstrates there is currently sufficient unused spare capacity on the HS1 Route to meet your request.

## Timetable Change Process and Conflict Resolution

As outlined in the [HS1 Network Code](#), operators allocated firm rights may exercise them through the timetable change process, which starts at least 55 weeks before the commencement of services. This is an iterative process requiring flex and engagement from all parties.<sup>4</sup> Nevertheless, the Network Code establishes a regulatory-approved and industry-

<sup>3</sup> The theoretical maximum quantum is shown for illustrative purposes by multiplying the highest daily quantum by 362 (accounting for Easter Sunday and Christmas Day). In practice, EIL's exercising of seasonal variation is subject to agreement between LSPH and EIL and approval from the ORR.

<sup>4</sup> <https://stpancras-highspeed.com/wp-content/uploads/2025/01/2012-december-hs1-network-code.pdf>

standard process for resolving any conflict that may arise from change requests where requests are competing and unresolved.

Broadly, EIL currently exercises the firm rights described above to deliver an hourly service between London to Paris, with occasional half hourly bolstering at the peak. Equally, it operates a two hourly service between London and Brussels or Amsterdam, with occasional bolstering as described above.

Where EIL seeks to exercise its London-Paris rights to bolster services at peak (it currently has seasonal variation that permits one path greater than running a path every hour), we can envisage minor conflict, i.e. this one path over and above an hourly service encroaches on to the second half hourly path slot. It is important to note that your proposed service pattern does not envisage a London-Paris service every hour in this second half hour slot. Therefore, there will be a number of unused paths across the day which can be used for EIL's one path over and above an hourly service. We cannot pre-empt the outcome of any future timetable change process to predict the exact allocation, as outlined in the Part D of the HS1 Network Code. In this instance, we will apply the Decision Criteria at outlined in Part D, paragraph 4.6.

Rest assured, we stand ready to oversee this process and ensure compliance with the ORR's HS1 Criteria and Procedures and the application of the HS1 Network Code Decision Criteria. This will also of course be subject to coordination with adjacent Infrastructure Managers.

## **Future Fifth Path**

To meet the needs of existing and future operators, notably in relation to timetable resilience and performance, LSPH has been coordinating with adjacent Infrastructure Managers on the creation of a fifth hourly path in each direction from 2028. If this coordination is successful, this will increase the total quantum of cross-Channel paths by 5,445 each way. This provides further assurance of the abundance of spare capacity to meet your needs.

OFFERTA PARIGI - LONDRA (15 AR Eurostar e 10 AR TIF)

|        |     | 07:00 | 08:00  | 09:00 | 10:00 | 11:00  | 12:00 | 13:00 | 14:00  | 15:00 | 16:00 | 17:00  | 18:00 | 19:00 | 20:00  | 21:00 |
|--------|-----|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|
|        |     | Eur   | Eur    | Eur   | Eur   | Eur    | Eur   | Eur   |        | Eur   | Eur   | Eur    | Eur   | Eur   |        | Eur   |
| Paris  | Eur | 07:12 | 07:42  | 08:42 | 09:12 | 10:12  | 11:12 | 12:12 | 13:11  | 14:42 | 15:12 | 16:12  | 17:10 | 18:10 | 19:11  | 21:10 |
| London |     | 08:30 | 09:00  | 10:00 | 10:30 | 11:30  | 12:30 | 13:30 | 14:30  | 16:00 | 16:30 | 17:30  | 18:30 | 19:39 | 20:32  | 22:30 |
|        |     |       | TIF-UM | TIF   |       | TIF-UM | TIF   |       | TIF-UM | TIF   |       | TIF-UM | TIF   |       | TIF-UM | TIF   |
| Paris  | TIF |       | 07:42  | 08:42 |       | 10:42  | 11:42 |       | 13:42  | 14:42 |       | 16:42  | 17:42 |       | 19:42  | 20:42 |
| London |     |       | 09:00  | 10:00 |       | 12:00  | 13:00 |       | 15:00  | 16:00 |       | 18:00  | 19:00 |       | 21:00  | 22:00 |

|        |     | 06:00  | 07:00 | 08:00 | 09:00  | 10:00 | 11:00 | 12:00  | 13:00 | 14:00 | 15:00  | 16:00 | 17:00 | 18:00 | 19:00  | 20:00 |
|--------|-----|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|
|        |     | Eur    | Eur   | Eur   | Eur    | Eur   | Eur   | Eur    | Eur   | Eur   | Eur    | Eur   | Eur   | Eur   | Eur    | Eur   |
| London | Eur | 06:01  | 07:01 | 08:01 | 09:31  | 10:31 | 11:31 | 12:31  | 13:31 | 14:31 | 15:31  | 16:31 | 17:31 | 18:01 | 19:01  | 20:01 |
| Paris  |     | 09:19  | 10:19 | 11:19 | 12:49  | 13:49 | 14:49 | 15:49  | 16:49 | 17:49 | 18:49  | 19:49 | 20:49 | 21:21 | 22:19  | 23:26 |
|        |     | TIF-UM |       | TIF   | TIF-UM | TIF   |       | TIF-UM | TIF   |       | TIF-UM | TIF   |       |       | TIF-UM | TIF   |
| London | TIF | 06:31  | 07:31 |       | 09:31  | 10:31 |       | 12:31  | 13:31 |       | 15:31  | 16:31 |       | 18:31 | 19:31  |       |
| Paris  |     | 09:49  | 10:49 |       | 12:49  | 13:49 |       | 15:49  | 16:49 |       | 18:49  | 19:49 |       | 21:49 | 22:42  |       |

|     |               | Places | Trains | Places par jours | %   |
|-----|---------------|--------|--------|------------------|-----|
| Eur | TGV e300/e320 | 892    | 30     | 26,760           | 63% |
| TIF | ETR1000 Lon   | 520    | 20     | 15,600           | 37% |

Note: heures Eur de mercredi 23/04/2025

