

Contribuer

Souscrire

S'IDENTIFIER

INDY/LIFE



Eurostar a connu une baisse de 95% du trafic depuis mars (Eurostar)



" SI L'EUROSTAR ÉCHOUE, HS1 ÉCHOUERA ÉGALEMENT ": LES ARGUMENTS EN FAVEUR DU SOUTIEN DU GOUVERNEMENT AU TRAIN À GRANDE VITESSE

«Pour être clair, nous avons mené la bataille avec nos propres ressources et nous continuerons de le faire», déclare les PDG d'Eurostar et de HS1

Dyan Crowther, Jacques Damas | 2 days ago



The Independent employs over 100 journalists around the world to bring you news you can trust. To support truly independent journalism, please consider taking a [subscription](#).

[Contribuer](#)
[Souscrire](#)
[S'IDENTIFIER](#)

SUIVIE.

Depuis plus de 25 ans, Eurostar a fourni un lien unique entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale pour les voyageurs de loisirs et d'affaires. Les touristes arrivant via High Speed 1 (HS1) **injectent** chaque année **2 milliards de livres sterling dans l'économie britannique** et soutiennent l'équivalent de 3600 emplois à temps plein dans l'industrie du tourisme, tandis que les entreprises voyageant en train contribuent pour environ 130 millions de livres sterling à l'économie britannique.

Avec une baisse de 95% du trafic depuis mars de cette année et le calendrier désormais réduit à seulement deux aller-retour quotidiens, il y a un risque que ce service emblématique échoue, menaçant l'emploi, la connectivité et inversant les progrès pour réduire les émissions liées aux voyages. . Nous sommes maintenant au point où nous pensons qu'une intervention urgente du gouvernement est essentielle pour aider nos entreprises et protéger la connexion ferroviaire à grande vitesse avec l'Europe.

Les arguments en faveur du soutien du gouvernement sont puissants.

[Lire la suite](#)

Want a completely ad-free experience?

[Learn more](#)


L'Eurostar ne s'arrêtera pas dans les gares du Kent avant 2022



Eurostar accélère les trains du tunnel sous la Manche et réduit les tarifs

Alors que le Royaume-Uni entre dans un nouveau système commercial post-Brexit, le train à grande vitesse international deviendra encore plus crucial pour favoriser la connectivité avec l'Europe, mais nous devons travailler avec le gouvernement pour le sauver et le maintenir face au défi le plus important auquel il ait jamais été confronté. .

Nous, ainsi que d'autres entreprises et le grand public, avons été encouragés par les nouvelles positives des vaccins. Cependant, nous reconnaissons qu'il faudra du temps pour protéger l'ensemble de la population et nous permettre de reprendre une vie normale. Nos perspectives pour 2021 continuent donc d'être une perte de revenus dramatique et un nombre de passagers nettement inférieur à ce qui peut soutenir notre activité. ✕

To be clear, we have been fighting the battle under our own resources and we will continue to do so. As a non-franchised train operator in the UK, Eurostar has not been eligible for the government support schemes for domestic rail or airlines so the business has had to take tough decisions and put in place extensive cost-cutting measures, at the same time working tirelessly to protect employees. We have secured more than £200m additional financing from Eurostar's shareholders but this funding is finite. The facts are clear: if Eurostar fails, HS1 will also fail along with the South Eastern domestic high speed service.

So how could the government effectively intervene and protect the high-speed link to Europe?

Access charges are Eurostar's highest fixed costs and this outgoing simply cannot be sustained without income from traveller revenues. Eurostar is already engaged in discussions in France on this issue, and we now ask the UK government for its support and action, which is even more important on this side of the Channel where the charges are over three times higher per kilometre. At a minimum, a temporary review of these charges is critical to allow Eurostar and HS1 to survive this crisis, protecting the future of this vital high-speed rail link.

We also encourage the government to seek innovative solutions to reducing quarantine restrictions. We would support further testing on departure at our terminals, as well as an exemption to quarantine measures for business travellers spending less than 48 hours in the UK. This model would benefit the economy by reopening the key business gateway to mainland Europe as well as providing much needed revenues for both Eurostar and HS1.

There is a great future for high-speed rail in the UK and if we lose this most sustainable form of short-haul international travel, it

[Contribuer](#)
[Souscrire](#)
[S'IDENTIFIER](#)

opt for plane over train for short-haul international travel and we would collectively take a huge step back in our overall economic, social and environmental ambitions.

Jacques Damas is the CEO at Eurostar and Dyan Crowther is the CEO at High Speed 1 (HS1).

MORE ABOUT: [EUROSTAR](#) | [HS1](#) | [RAIL](#)

[Afficher les commentaires](#) ▼

NEWSLETTER HEBDOMADAIRE **INDY / GO**

[S'inscrire](#)

Vous avez déjà un compte? [Connectez-vous ici](#)

commentaires

Partagez vos réflexions et débattiez des grands enjeux

[Apprendre encore plus](#)

Independent Premium comments

Open comments

Rejoignez la discussion

Le plus récent d'abord

Le plus ancien en premier

Le plus aimé

Il n'y a pas encore de commentaires sur Independent Premium - soyez le premier à donner votre avis



ENTRER EN CONTACT

[Nous contacter](#)

[Emplois](#)



LÉGAL

[Code de conduite et plaintes](#)

[Contributeurs](#)

[Politique relative aux cookies](#)

[Conditions générales des dons](#)

[Avis de confidentialité](#)

NOS PRODUITS

[Abonnements](#)

[Des dons](#)

[Installez nos applis](#)

[Archiver](#)

AUTRES PUBLICATIONS

[Éditions internationales](#)

[Indépendant en espagnol](#)

[Arabie indépendante](#)

[Turc indépendant](#)

[Persan indépendant](#)

[Urdu indépendant](#)

[Standard du soir](#)

[Novaya Gazeta](#)

SUPPLÉMENTS

[Tous les sujets](#)

[Codes de bons](#)

[Guide publicitaire](#)

[Syndication](#)

Contribuer

Souscrire

S'IDENTIFIER

