

**Magistrale pour l'Europe /
Trains pour l'Europe**

Résumé et Mission



1. Résumé

Le corridor ferroviaire Paris – Bratislava/Budapest, connu sous le nom de « Magistrale pour l'Europe », s'inscrit dans le programme du réseau ferroviaire trans-européen prioritaire, le Trans-European Network (TEN). Ce programme, qui vise entre autres l'amélioration des liaisons internationales sur le continent, prévoit l'aménagement des infrastructures existantes et l'élaboration de nouveaux projets, allant des études aux montages financiers.

La présente étude a pour objectif d'analyser les offres existantes, d'attirer l'attention sur les points faibles de l'offre et de l'exploitation, de mettre en évidence les interactions entre horaires et infrastructure et d'esquisser des propositions en vue d'accroître l'attractivité de la Magistrale.

Les analyses réalisées permettent de démontrer que la création de nouvelles infrastructures ferroviaires (lignes, gares, installations de sécurité) n'est qu'un des éléments permettant d'offrir aux futurs trafics (non seulement voyageurs mais aussi marchandises) un service optimisé, en particulier concernant les temps de parcours.

De nombreuses catégories de trains, comportant des services très différents selon le marché pour lesquels ils ont été conçus (des trains internationaux à grande vitesse jusqu'aux trains locaux marquant de nombreux arrêts), circulent aujourd'hui le long de la Magistrale.

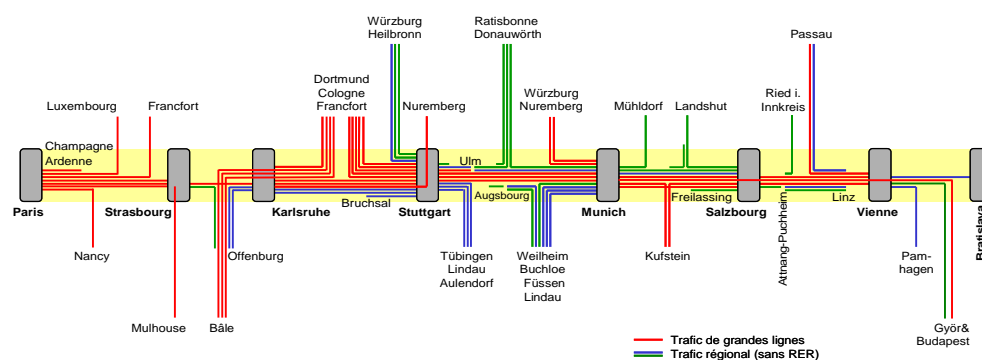


Illustration 1 Les trains de la Magistrale

Cette situation implique la coexistence d'objectifs très contrastés (voire même contradictoires) pour les différentes entreprises de transport empruntant ce corridor, ce qui rend la planification de ces multiples services très complexe.

A cela s'ajoute l'évolution des conditions cadres dictées par les autorités européennes et nationales dans le domaine du chemin de fer. Celles-ci concernent d'une part la concession pluriannuelle des services ferroviaires régionaux, et d'autre part la libre concurrence dans le domaine du trafic international de voyageurs, suivant le principe de libre accès aux réseaux.

Les attentes des entreprises de transport et les conséquences de la législation européenne créent une complexité encore accentuée par les contraintes techniques de l'infrastructure et de la planification des horaires. Cette complexité influence de manière décisive la conception des règles de priorité et la répartition de la capacité entre les entreprises de transport qui en découle.

L'étude démontre que les gains de temps de parcours payés par d'énormes investissements dans l'infrastructure n'ont, dans la pratique, pas toujours abouti aux améliorations d'offre et aux réductions des durées de voyage visées. En effet, en dépit de ces nouvelles infrastructures, une organisation optimale des services ferroviaires et un concept de correspondances attractif entre les trains de la Magistrale et ceux des axes affluents est souvent impossible à mettre en œuvre.

Cette analyse démontre que les voyageurs peuvent disposer des temps de parcours les plus attractifs et de fréquences accrues seulement si le développement des infrastructures et des services ferroviaires (c'est-à-dire les horaires) sont planifiés de manière simultanée et coordonnée sur l'ensemble de la Magistrale.

Ces résultats mettent donc en évidence l'importance de tenir compte de l'interaction complexe qui existe entre infrastructure et services ferroviaire dès les premières étapes de tout projet ferroviaire. Pour ce faire, les gestionnaires d'infrastructure européens devront coordonner et optimiser l'ensemble des projets d'horaire à long terme, tout en identifiant les aménagements d'infrastructure optimaux nécessaires. C'est sur cette base qu'il sera possible d'offrir aux entreprises de transport des sillons horaires de qualité et performants, planifiés de manière optimale aussi bien sur le trafic international, national que régional.

Au final, ces enseignements laissent présager que la réforme des chemins de fer en Europe devrait se poursuivre à l'avenir. Au sein de la structure dense et complexe des services ferroviaires européens, cette nouvelle approche aura des conséquences positives sur la libéralisation, tout en permettant aux entreprises de disposer de sillons performants et aux pouvoirs publics de tirer un maximum de bénéfices des investissements réalisés et d'assurer un service optimal à la population.

2. Mission

Les villes, régions, pays et leurs Chambres de Commerce et d'Industrie le long de la « Magistrale pour l'Europe » ont pour but commun de soutenir du point de vue politique l'aménagement du corridor ferroviaire Paris – Munich – Vienne – Bratislava / Budapest, voire en accélérer la mise en œuvre.

L'association « Initiative Magistrale pour l'Europe » créée à ces fins souhaite promouvoir simultanément des mesures pour améliorer le trafic ferroviaire entre les différentes des gares de la Magistrale et sur l'ensemble du parcours. Finalement, les efforts visent à augmenter sensiblement l'attractivité de la Magistrale en vue de permettre aux futurs gestionnaires une rentabilité élevée.

L'association organise de vastes campagnes d'information et fournit en outre un travail remarquable sous forme de documentations et d'études techniques et scientifiques. Jusqu'ici, l'accent était principalement mis sur les lignes et les gares. Les discussions avaient accordé une attention moins ciblée au fait que l'infrastructure joue pour le client un rôle subordonné dans le choix d'un moyen de transport. L'offre, en particulier le temps de parcours, le nombre de liaisons et des horaires faciles à retenir, sont en réalité l'argument décisif pour le client. Il convient donc d'optimiser ces derniers dans le cadre d'un processus coordonné.

La présente étude a pour objectif de mettre en évidence les interactions entre horaires et infrastructure, d'analyser les offres existantes, d'attirer l'attention sur les points faibles au sein de l'offre et de l'exploitation et d'esquisser des propositions en vue d'accroître l'attractivité de la Magistrale.