

## **Les chemins de fer Ukrainiens réduisent les liaisons trains de nuit. Pourquoi est-ce une erreur?**

Par Alexandre Kava –ex ministre adjoint de l'infrastructure d'Ukraine, expert dans le domaine du transport.

Paru le 9 décembre 2015 sur [finance.bigmir.net](http://finance.bigmir.net)



OUZ (« chemins de fer Ukrainiens») a confirmé les plans pour la suppression des trains de nuit. Des trains à grande vitesse type Intercity et des trains régionaux modernisés les remplaceront.

Le processus de suppression des trains de nuit se fera progressivement avec à la mise en service de nouveaux trains et s'étendra de 2016 à 2020. En 2016 OUZ envisage d'acheter 4 TGV de la classe Intercity+. Dans la première moitié de l'année 2016 OUZ prévoit de mettre sur rail 16 trains régionaux modernisés, qui remplaceront les trains sortis d'exploitation. Quelles lignes de trains de nuit seront fermées ? Jusqu'à ce jour OUZ ne l'indique pas.

**Alexandre Kava explique pourquoi réduire les trains de nuit est dangereux et comment rendre les trajets confortables pour les passagers.**

### **Les trains de nuit : pas une alternative, mais un complément**

A travers sa réforme du système de chemin de fer pour passagers, OUZ ne tient pas compte des intérêts des citoyens. Les décideurs du dossier doivent sortir du principe "les passagers pour le chemin de fer" pour adopter une approche européenne "les chemins de fer pour le passager".

Les trains de nuit doivent rester présents en Ukraine. C'est un service pratique, qui rend service chaque année à des dizaines de millions de passagers. L'expérience de OUZ prouve que, même sur les lignes Kiev - Poltava - Kharkov, où quotidiennement circulent de jour 3-4 paires de TGV Intercity+, il reste de la place pour des trains de nuit. La raison est simple: si vous avez besoin d'être à Kiev le matin, il n'y a pas d'alternative aux trains de nuit. En effet, le premier Intercity+ arrive en milieu de journée, et les passagers, de fait, perdent la moitié de leur journée effective de travail. En conséquence, sur cette ligne, il y a une demande à la fois pour des trains en journée de type Intercity+, et pour des trains de nuit. Et chaque passager choisit la variante la plus pratique pour son voyage. C'est le passager qui fait ce choix et non les décideurs de OUZ.

C'est banal de le dire, mais il est absurde de s'interdire une offre de transport, là où il y a une réelle demande. OUZ doit, non seulement, maintenir ces trains de nuit, mais travailler à leur développement, améliorer le niveau de confort, améliorer la vitesse et ouvrir les nouveaux itinéraires demandés.

**Il est temps de comprendre que les trains de nuit et les trains de jour ne s'excluent pas mutuellement mais sont complémentaires.**

### **Les trains de jour**

OUZ a commencé à travailler que relativement récemment sur le marché du transport de jour. En 2000, dans notre pays, est apparu la première locomotrice électrique avec un confort amélioré : ЭР9М-524 "Slavutich", qui a commencé à fonctionner sur la ligne Kiev - Vinnitsa et en quelques jours, elle a gagné en popularité parmi les passagers. Il s'agissait d'une version modernisée d'un train de banlieue électrique, dans lequel, au lieu des sièges classiques ont été installés de confortables fauteuils de 1er, 2-ème et 3-ème classe à l'instar des liaisons aériennes. Les passagers, ont été pour la première fois transportés plus rapidement et plus confortablement entre Kiev et Vinnitsa. Ce fût le premier train électrique à destination de la classe moyenne. Les billets pour le "Slavutich" se sont vendus comme des petits pains.

En 2012 le réseau TGV Intercity+ atteignant une vitesse de 160 km/h a été lancé. La vitesse moyenne de 117 km/h sur le réseau, représente jusqu'à présent, l'une des plus élevées d'Europe de l'est. Selon cet indicateur de vitesse moyenne, nous avons même réussi à battre la Finlande, où avec une vitesse maximale de 220 km/h, la vitesse moyenne sur le réseau n'est que de 114 km/h.

Dans l'avenir, le réseau OUZ des trains de jours a un grand potentiel.

L'expérience mondiale montre que les trains de jour représentent une option avantageuse pour les trajets, où durée n'excède pas 5 heures. Plutôt même 2-3 heures, de manière optimale. C'est dans ce créneau que le train de jour est confortable et présente un avantage évident pour les passagers. Mais rester assis dans un train entre 10 et 12 heures, c'est se moquer des passagers. L'Ukraine a la densité de population la plus faible en Europe, en conséquence, nos citoyens parcourent en train, en moyenne, de beaucoup plus grandes distances que les citoyens d'Europe.

Il faut être honnête envers les citoyens et reconnaître que OUZ ne peut pas fournir ne serait-ce que 70% du trafic impliquant un temps de parcours inférieur à 5 heures. **Par conséquent, dans le créneau de durée de trajets en train de 7-8 heures, les trains de nuit ont des avantages indéniables pour les passagers par rapport aux trains de jour.** Les trains de nuit ne sont pas seulement plus confortables pour les passagers (la grande majorité préfèrent s'allonger sur une couchette 8-10 heures, et ne pas être tout le temps en position assise), mais ils permettent d'utiliser plus efficacement son temps. Le passager d'un train de nuit peut partir d'un bout du pays le soir et se lever le matin dans un autre. De nombreux pays européens ont des trains de nuit, les passagers en sont friands.

Les instances de planification de OUZ, lors de la rédaction des horaires des trains de voyageurs et de trains de banlieue doivent faciliter le transfert des passagers d'un train à l'autre. Actuellement, il arrive souvent qu'un train arrive à la gare quelques minutes après le départ de celui qui était visé, interdisant au passager toute possibilité de correspondance. Ce ne devrait pas être le cas. Par exemple, le matin à Kiev, les trains de nuit de Dnipropetrovsk, Kharkiv et de Zaporijia doivent fournir aux passagers la possibilité de prendre le train de jour vers Ternopil, Lviv et Odessa. Idem dans le sens inverse.

Toutefois, la possibilité de faire des correspondances ne veut pas dire qu'il faut supprimer les liaisons directes par trains de nuit entre ces destinations. Le passager doit avoir la possibilité de partir au moment qui lui semble le plus opportun, et ne pas attendre le départ d'un train en correspondance durant 10 à 15 heures.

Il est important de savoir que trains de jours doivent fonctionner beaucoup plus fréquemment que les trains de nuit, donnant ainsi au passager la possibilité de partir au moment le plus opportun. Il est anormal que pour un temps de trajet de 3 heures, un passager soit forcé d'attendre le train 7 à 9 heures. Idéalement, le régime des trains de jour devrait suivre une logique de type: les trains pour une direction donnée partent à la même minute à intervalle en régulier heures. Par exemple, à 6:50, 9:50, 12:50 etc. Ainsi fonctionne les liaisons en journée dans de nombreux pays de l'UE.

# ARTICLE ORIGINAL :

---

9 декабря '15 8:24

Укрзализныця сократит количество ночных поездов. Почему этого не нужно делать? Колонка Александра Кавы .

Укрзализныця (УЗ) подтвердила планы по поэтапному сокращению ночных поездов. Их заменят дневными скоростными Интерсити и модернизированными региональными поездами. Отменять ночные поезда будут с введением в эксплуатацию новых составов (процесс растянется с 2016 по 2020 годы). В 2016 году Укрзализныця планирует купить четыре скоростных поезда класса Интерсити+. Также в первой половине 2016 года УЗ собирается выпустить на маршруты 16 модернизированных региональных поездов, которые заменят составы, выведенные из эксплуатации. Какие маршруты курсирования ночных поездов будут сокращаться, в УЗ пока не говорят.

Александр Кава объясняет, почему сокращать ночные поезда вредно и как сделать поезда комфортными для пассажиров.

## **Не альтернатива, а дополнение**

Проводя реформу пассажирских перевозок на железной дороге, руководство УЗ не учитывает интересов граждан. Чиновники на деле должны уходить от принципа "пассажир для железной дороги" к европейскому подходу "железная дорога для пассажира".

Ночные поезда должны оставаться в Украине. Это удобная услуга, которой ежегодно пользуются десятки миллионов пассажиров. Опыт УЗ доказывает, что даже на маршрутах Киев - Полтава - Харьков, где ежедневно ходит 3-4 пары дневных скоростных электропоездов Интерсити+, остается место для ночных поездов. Объясняется это просто: если человеку необходимо быть в Киеве утром, то альтернативы ночному поезду просто нет. Ведь первый Интерсити+ прибывает только к полудню, и пассажиры, по сути, теряют эффективную половину рабочего дня. В результате на этом маршруте есть спрос и на дневные Интерсити+, и на ночные поезда. И каждый пассажир выбирает наиболее удобный для себя вид поездки. При этом выбор делает именно пассажир, а не чиновник УЗ.

Банально глупо отказываться от перевозок, на которые имеется значительный реальный спрос. УЗ необходимо не только сохранить эти перевозки, но и работать над развитием ночного сообщения - повышать уровень комфорта, повышать скорость и открывать новые востребованные маршруты.

Пора уже понять, что ночные и дневные поезда не взаимоисключающие виды перевозок, а взаимодополняющие.

## **Дневные поезда**

На рынке дневных перевозок УЗ начала работать относительно недавно. Только в 2000 году у нас в стране появился первый электропоезд повышенного комфорта ЭР9М-524 "Славутич", который начал работать на региональном маршруте Киев - Винница и за считанные дни завоевал

популярность среди пассажиров. Это был модернизированный пригородный электропоезд, в котором вместо обычных кресел были установлены комфортабельные кресла 1-го, 2-го и 3-го класса в так называемой самолетной компоновке. Пассажиры впервые получили возможность быстрее и комфортнее ездить из Киева в Винницу, чем на обычных электропоездах. Это был первый электропоезд для среднего класса. Билеты на "Славутич" разлетались как пирожки.

В 2012 году была запущена сеть скоростных электропоездов Интерсити+ со скоростью 160 км/ч. Показатель средней скорости в 117 км/ч до сих пор является одним из наивысших в Восточной Европе. По уровню средней скорости нам даже удалось опередить Финляндию, где при максимальной скорости в 220 км/ч наивысший показатель средней скорости достигает лишь 114 км/ч.

Дневные перевозки в сети УЗ имеют большой потенциал для развития в будущем.

Мировой опыт показывает: дневные поезда целесообразны на маршрутах, где время в пути составляет не более 5 часов. Оптимально - даже 2-3 часа. Именно при таком времени хода дневной поезд удобен и имеет очевидное преимущество для пассажиров. А сидеть в поезде 10-12 часов - это издевательство над пассажирами. Украина имеет наименьшую плотность населения в Европе, потому наши граждане на поезде в среднем ездят на гораздо большие расстояния, чем граждане в Европе.

Чиновникам надо быть честными перед гражданами и признать, что УЗ не может обеспечить даже 70% перевозок в дальнем сообщении со временем в пути до 5 часов. Поэтому в сегменте, где время хода поезда превышает 7-8 часов, ночные поезда имеют значительные преимущества для пассажиров перед дневными. Это не только комфортнее для пассажиров (подавляющее их большинство предпочитают полежать на кушетке 8-10 часов, а не находиться все это время в сидячем положении), но и позволяет более эффективно использовать свое время. Пассажир выезжает из одного уголка страны вечером и утром встает уже в другом. Во многих европейских странах есть ночные поезда, и пассажиры ими охотно пользуются.

### **Удобная стыковка**

Графисты УЗ при составлении расписания пассажирских и пригородных поездов должны создавать возможность для удобной пересадки пассажиров с одного поезда на другой. Сейчас часто бывает, что поезд прибывает на станцию через несколько минут после отправления другого, лишая тем самым пассажира возможности осуществить пересадку. Так быть не должно. Например, утром в Киеве ночные поезда с Днепропетровска, Харькова и Запорожья должны обеспечивать пассажирам возможность пересадки на дневные поезда на Тернополь, Львов и Одессу. Аналогично должны стыковаться и поезда на обратном пути.

Однако наличие возможности пересадки отнюдь не значит, что надо отменять прямые ночные поезда на этих маршрутах. Пассажир должен иметь возможность уехать в наиболее удобное для него время, а не ждать отправления поезда по 10-15 часов.

Важно знать, что дневные поезда должны ходить гораздо чаще, чем ночные, тем самым давая пассажиру возможность уехать в наиболее удобное для него время. Это ненормально, когда при времени поездки три часа пассажира вынуждают ждать поезда 7-9 часов. Идеально - это движение дневных поездов по тактовому графику: когда поезда одного направления отправляются с каждой станции в одни и те же минуты, но с определенным часовым интервалом. Например, в 6:50, 9:50, 12:50 и т.д. Именно так работает дневное сообщение во многих странах ЕС.



Автор - экс-замминистра инфраструктуры, эксперт в сфере транспорта Александр Кава