

La Lettre FERROVIAIRE

Benchmarking européen

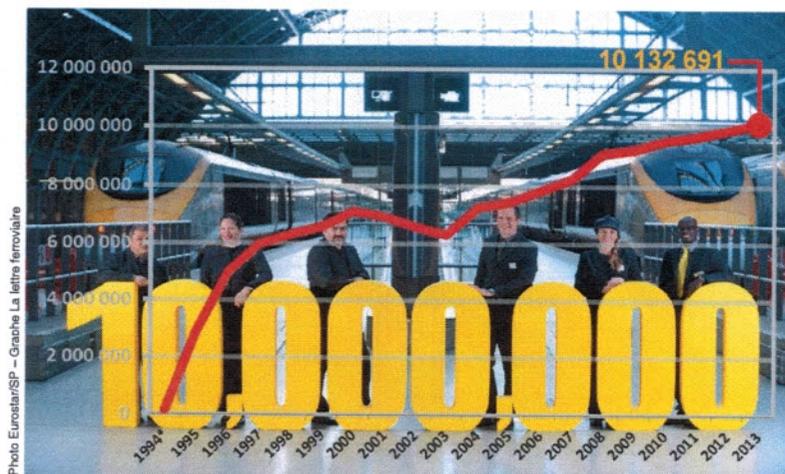


Photo Eurostar/SP - Grache La Lettre Ferroviaire

Depuis le démarrage de ses activités, le 14 novembre 1994, Eurostar a transporté 140 millions de voyageurs. En 2015 et 2017, l'opérateur ouvrira de nouvelles lignes vers la Méditerranée et les Pays-Bas.

International • Grande vitesse

Eurostar a 20 ans : nouvelles dessertes, nouveaux trains et un projet de reconstitution actionnariale

Le 14 novembre 2014, Eurostar fêtera ses 20 ans. L'opérateur des liaisons à grande vitesse reliant les « trois capitales » Paris, Bruxelles et Londres, a annoncé avoir battu son record de fréquentation en 2013, avec dix millions de voyageurs. Pour être précis, 10 132 691 passagers ont traversé la Manche (hors clients Paris - Calais ou Bruxelles - Lille), soit 2 % de plus qu'en 2012 (9 911 649). L'opérateur envisage de lancer de nouvelles dessertes : Londres - Lyon - Marseille en 2015 et Londres - Amsterdam en 2017. « Cet été a vu le succès du service en test de la route du soleil d'Eurostar, reliant directement Londres à la Provence française » fait valoir l'opérateur. De et vers l'Allemagne, Eurostar propose des offres en partenariat avec Thalys et la DB (lire page 8). En ce qui concerne les nouvelles rames Eurostar Velaro e320 fabriquées par Siemens, les essais sont en cours afin de décrocher les autorisations de mise en exploitation commerciale néces-

saires pour les introduire en service courant 2015. Les essais ont débuté en France et en Belgique. La première rame (n°4007/8) est arrivée en Grande-Bretagne. Eurotunnel a en effet assuré son acheminement entre Calais-Fréthun (départ vers 23 h, heure anglaise, le 30 janvier 2014) et le dépôt Eurostar de Temple Mills (arrivée à 1 h 50, le 31 janvier), via la ligne nouvelle High Speed One, au moyen de deux locomotives diesel Krupp-MaK en tête et deux autres en queue. La rénovation d'une partie du parc des 28 rames TGV Eurostar TMST (TransMancheSuperTrain) de 18 remorques actuellement en service accuse du retard mais suit son cours. Selon la presse britannique, un premier Velaro e320 et un premier train rénové devraient être présentés au cours du printemps 2014.

Par ailleurs, le gouvernement britannique a rendu public, le 4 décembre 2013, le projet de céder

Lire la suite page 7

A lire dans cette édition :

Relance du fret ferroviaire : « une envie d'agir et de s'organiser pour agir » **page 3**

Europe • Politique des transports

Quatrième paquet ferroviaire : le compromis du 17 décembre 2013 en question ?

C'est de bonne guerre. Toutes les opinions sont exprimées et les partisans des uns ou des autres tentent de convaincre les parlementaires européens d'infléchir les textes en leur faveur. Alors qu'un compromis avait été finalement obtenu, menant la commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen (TRAN) à approuver les six propositions législatives constituant le quatrième paquet ferroviaire lors du vote du 17 décembre 2013, une remise en question de certains points relatifs à l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure apparaît. Le compromis accepte pourtant la coexistence de modèles intégrés et séparés de gouvernance, ainsi que la possibilité de réaliser ultérieurement une réintégration du gestionnaire d'infrastructure avec le transporteur historique moyennant le respect de règles de transparence organisationnelle et financière. De quoi satisfaire des acteurs comme la DB, la SNCF, les ÖBB ou les FS. « Nous sommes néanmoins consternés de constater que ces grands opérateurs historiques, qui s'appuient sur leur association représentative européenne, tentent maintenant d'édulcorer, voire même d'annihiler les compromis atteints par la commission TRAN » dénoncent le CLECAT (Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transports, l'ESC (*European Shippers' Council*) et l'ERFA (*European Rail Freight Association*, qui fédère des acteurs privés du secteur ferroviaire européen) dans une lettre ouverte adressée aux députés européens et à la commission TRAN, le 10 février 2014. « Le Parlement pourrait porter la responsabilité de laisser lentement mourir le marché émergent du fret ferroviaire » ajoutent-ils. De nouveaux amendements, qui remettraient en question le compromis, sont ainsi proposés par les entreprises ferroviaires historiques. Les trois signataires exhortent les parlementaires de les rejeter. Le prochain débat sur le quatrième paquet ferroviaire est prévu lors de la séance plénière du 25 février. ■ LC

Europe • Politique des transports

Voyageurs : la concurrence nationale repoussée à 2022

Parmi les compromis sur le quatrième paquet ferroviaire, approuvé par la commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen (TRAN), le 17 décembre 2013, figure le report de la libéralisation des marchés nationaux de transport ferroviaire de voyageurs de 2019 (proposition initiale de la Commission européenne) au 3 décembre 2022.