



International rail passenger traffic in Ukraine a bridge between East and West or the choice of a block?

Ivan Savchuk

► To cite this version:

Ivan Savchuk. International rail passenger traffic in Ukraine a bridge between East and West or the choice of a block?. Géotransports, 2017, 9, pp.51-61. halshs-04123671

HAL Id: halshs-04123671

<https://shs.hal.science/halshs-04123671>

Submitted on 15 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le trafic ferroviaire international de voyageurs en Ukraine, un pont entre l'Est et l'Ouest ou le choix d'un bloc ?

International rail passenger traffic in Ukraine a bridge between East and West or the choice of a block?

Ivan SAVCHUK¹

Institut de géographie, ANS d'Ukraine, Kiev
ivansavchuk@yahoo.com

Résumé

Les hésitations de l'Ukraine entre l'intégration à l'Est ou à l'Ouest provoquent à chaque tournant politique de l'État un changement radical de la direction des relations prioritaires de *Ukrzaliznytsya*².

Les principales tendances du développement contemporain du transport ferroviaire de l'Ukraine montrent que, depuis l'indépendance, le trafic total de voyageurs a fortement décliné, à l'exception du trafic international. En 2002, ont été mis en circulation des trains rapides entre la capitale et les métropoles du pays. En conséquence, les volumes de trafic de voyageurs ont été redistribués entre les régions.

L'importance du transport ferroviaire international de voyageurs dans les circulations interrégionales d'Ukraine est due à la domination de Kiev dans les relations ferroviaires internationales et jusqu'en 2014 au flux principal à destination ou en provenance de la Crimée. Les trains internationaux de voyageurs en Ukraine traversent une grande partie de son territoire dans la direction Est—Ouest/Sud.

Avant les bouleversements politiques et les combats de 2014, la position favorable du pays dans le réseau ferroviaire de l'Europe de l'Est a permis d'augmenter le trafic international de fret et de voyageurs. Le trafic russe est resté prépondérant dans le trafic international. Mais en 2015 les *RJD*³ ont supprimé tous leurs trains de voyageurs à destination de l'Ukraine.

Mots-clés : *Ukrzaliznytsya*, trafic ferroviaire de voyageurs, nœud ferroviaire, Kiev, Ukraine.

Abstract

Hesitations of Ukraine between integration to the East or to the West caused each time the radical change of the direction of the priority relations of *Ukrzaliznytsya*.

Analysis of the main trends in the contemporary development of Ukraine's rail transport showed that since the independence of Ukraine total passenger traffic has declined sharply, except on international routes. In 2002, fast trains linking the capital to the country's metropolises were launched. As a result, volumes of passenger traffic were redistributed between regions.

The importance of international rail passenger transport in the interregional circulations of Ukraine is caused by the dominance of Kiev in the international railway relations and until 2014 by the main flow to or from Crimea. International passenger trains in Ukraine cross a large part of its territory in the East—West / South direction.

Before the political upheavals and the fighting of 2014, due to the favorable position of the country in the railway network of Eastern Europe its international traffic of freight and travelers grew and the Russian traffic remained preponderant. But in 2015 the *RJD* abolished all their passenger trains to Ukraine.

Keywords: *Ukrzaliznytsya*, international rail passengers traffic, Kyiv railway junction, Ukraine.

¹ Chercheur principal.

² La compagnie ferroviaire SA *Ukrzaliznytsya* (ПАТ «Укрзалізниця» / SA *Ukrzaliznytsya*) est une entreprise publique qui contrôle les chemins de fer d'Ukraine.

³ La compagnie ferroviaire *RJD* (Российские железные дороги / Chemins de fer de Russie) est une entreprise d'Etat qui contrôle les chemins de fer de la Russie.

INTRODUCTION

Le trafic de voyageurs joue un rôle important dans l'établissement et le maintien des relations internationales. La mise en œuvre de ce trafic est un indicateur de l'intensité de l'interaction entre deux pays. Les chemins de fer de la CEI réalisaient traditionnellement la majorité du trafic intérieur de voyageurs et de marchandises. La compagnie ferroviaire *Ukrzaliznytsya* est une entreprise publique en raison du rôle stratégique qui lui est attribué, c'est-à-dire l'organisation de la circulation des marchandises et des hommes entre les régions d'Ukraine. Elle est, de ce fait, exclue de la liste des privatisations.

De grandes mutations dans le trafic ferroviaire de voyageurs ont eu lieu depuis l'indépendance de l'Ukraine. Les premiers grands changements ont débuté dans les années 1990, après de l'écèlement de l'Union Soviétique. Les derniers sont liés à l'annexion de la Crimée par la Russie et au conflit dans les régions de Donetsk et Luhansk.

Une unique monographie « Le trafic de voyageurs de RSS d'Ukraine (les recherches de géographie économique) » (1983)⁴ est consacrée à la géographie du trafic de voyageurs en Ukraine pendant l'époque soviétique. Les liaisons ferroviaires internationales n'y sont pas prises en compte. Au début des années 1980, plus de la moitié du trafic de voyageurs en Ukraine s'effectuait avec les autres républiques soviétiques⁵. À l'exception de nos recherches au début des années 1990⁶, une publication a brièvement étudié les changements de direction du trafic ferroviaire de voyageurs de la CEI⁷.

Depuis l'indépendance, le chemin de fer d'Ukraine a subi tous les changements de la politique extérieure de l'Etat. Les hésitations entre l'intégration à l'Est ou à l'Ouest provoquent chaque fois un changement radical d'orientation des relations prioritaires de *Ukrzaliznytsya*. Héritage soviétique, la compagnie est une des plus grandes entreprises d'Ukraine. Le désir de rompre les liens historiquement étroits avec *RJD* et d'intégrer l'UE entraîne une politique de restrictions et de méfiance face aux projets d'intégration à l'espace post-soviétique organisés par les structures russes. Cependant, *Ukrzaliznytsya* tire le plus grand profit du transit russe et des circulations directes avec les villes de Russie.

Le système actuel de gestion de *Ukrzaliznytsya* est un héritage soviétique. L'Etat utilise cette société pour gérer le transport des marchandises et des voyageurs. Aussi, chaque changement radical du pouvoir central en Ukraine a provoqué l'abandon des projets de développement précédents et la formulation de nouvelles ambitions. Il y a deux grandes possibilités d'intégration, soit à l'espace européen soit à l'espace eurasiatique. Chacun présente des aspects positifs et négatifs. La meilleure solution pour *Ukrzaliznytsya* serait de tirer profit de sa position intermédiaire entre la CEI et l'UE, et de valoriser son réseau ferroviaire, le plus étendu d'Europe. Les trains de *RJD* empruntaient les lignes qui traversent l'Ukraine. Avant 2015, le fret russe procurait l'essentiel des revenus de transit de marchandises pour *Ukrzaliznytsya*.

Le réseau des trains de voyageurs a des racines vieilles de plus d'un siècle. Jusqu'aux bouleversements politiques de 2014, les relations avec la Russie dominaient dans la circulation ferroviaire d'Ukraine. Moscou était au premier rang des destinations. Les voyageurs ukrainiens se déplaçaient principalement pour des motifs privés (visites à des parents, à des amis, se recueillir sur les tombes des ancêtres).

Le renforcement des relations de *Ukrzaliznytsya* avec ses voisins occidentaux, se heurte à un obstacle important : la différence de gabarit ou d'écartement des voies, russe et

⁴ Pelyh V.M., Grigorovich M.V. & Koutsenko E.F. i dr., 1983, *Passazhirskie perevozki Ukrainской SSR (ekonomiko-geograficheskie issledovaniya)*, Kiev, Naukova dumka, 132 p.

⁵ Ibidem, p. 14.

⁶ Savchuk I.G., Kolosov V.A. & Zotova M.V., 2011, *Transportno-infrastrukturnye problemy v pograničnoy zone in V.A. Kolosov i O.I. Vendina (dir.) Rossiysko-Ukrainskoe pogranič'e: dvadcat' let razdelen'nogo edinstva*, Moscou, Novyi hronograf, pp. 141-161; Savchuk Ivan G., 2012, *International passenger railway communication in Ukraine Geography. Environment. Sustainability*, № 1, pp. 18-29.

⁷ Tarhov S.A., 1997, *Transportnaya integratsiya i dezintegratsiya postsovet'skogo prostranstva: izmenenie passazhirskih svyazey posle raspada SSSR, Izv. RAN. Seriya geograficheskaya*, № 3, pp. 73-81.

européen. Les trois lignes ferroviaires de standard russe dans les réseaux des pays d'Europe Centrale ont été construites pour l'exportation du minerai de fer et du charbon ukrainiens vers les usines sidérurgiques de ces pays et ne sont pas adaptées à la circulation internationale de voyageurs.

En 2015, des changements spectaculaires se sont produits, à la suite de la décision des *RJD* de supprimer ses trains qui circulaient sur le territoire de l'Ukraine et de mettre fin aux liaisons avec la péninsule de Crimée et avec une partie du territoire des régions de Donetsk et de Louhansk. Cela reflète la forte détérioration des relations politiques entre les États qui exerce une influence négative sur le trafic international de voyageurs. L'étude⁸ sur l'impact de la géopolitique sur la circulation internationale de voyageurs dans la région de la mer Baltique, incite à penser que, après la normalisation des relations politiques entre la Russie et l'Ukraine, leurs liaisons ferroviaires internationales de voyageurs traditionnelles devront être restaurées.

A l'époque de l'URSS, le réseau de chemin de fer ukrainien a joué un rôle important dans le trafic de voyageurs entre l'Est et l'Ouest de l'Europe. C'était un « pont terrestre » entre Moscou, Leningrad et les villes des pays d'Europe Centrale et des Balkans. Depuis l'indépendance de l'Ukraine, les itinéraires, les correspondances, l'intensité du trafic de voyageurs, etc. ont subi d'importants changements.

L'objet de cet article est le trafic ferroviaire international de voyageurs d'Ukraine et son évolution depuis l'indépendance du pays, en particulier l'étude de ses aspects géographiques. Il comprend trois parties:

- Les principales tendances du développement contemporain du transport ferroviaire de l'Ukraine ;
- L'importance du transport ferroviaire international de voyageurs dans la circulation interrégionale d'Ukraine ;
- Le développement du trafic ferroviaire international depuis l'indépendance de l'Ukraine.

I – LES PRINCIPALES TENDANCES DU DEVELOPPEMENT CONTEMPORAIN DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE L'UKRAINE

Depuis l'indépendance de l'Ukraine, le trafic total de voyageurs a fortement décliné (Tab.1). Dans le même temps, l'orientation des flux a été modifiée. Cela tient premièrement, à la réduction du nombre total de trains grandes lignes, en raison principalement de l'abandon de dessertes entre les villes provinciales⁹ (Tab.2) et, deuxièmement, du changement d'itinéraire de plusieurs trains interrégionaux qui, à l'époque soviétique, passaient sur le territoire des républiques d'URSS voisines. Il faut désormais acquitter un péage pour circuler sur ce qui est devenu un réseau ferroviaire étranger. De même, entre les années 2010 et 2015, le nombre de trains étrangers a diminué de 166 à 80 dans le trafic ferroviaire de voyageurs en Ukraine (Tab.1). Troisièmement, avec le lancement en 2002 entre Kiev et Kharkiv de trains *Intercity+*, a débuté la circulation de trains rapides qui relient la capitale aux métropoles du pays, tandis que, sur ces trajets, certains trains à vitesse normale ont été supprimés.

En 2012, des trains rapides *Intercity+*, ont été introduits entre Kiev et Dniepropetrovsk¹⁰, Donetsk, Lviv dans le corridor national à grande vitesse (Fig.1), ce qui a joué un rôle important dans le trafic de voyageurs. Dès la première année, ils ont transporté environ 1,2 million de personnes¹¹, ce qui est comparable avec le trafic des TGV en France dans leur première année de mise en circulation entre Paris et Lyon (1981) - 1,3 million de

⁸ Dubois F. & Schürmann C., 2009, Transport and accessibility in the Baltic Sea Region - structures and perspectives, *Informationen zur Raumentwicklung*, n°8/9, pp. 547-550.

⁹ Par exemple, en 2012, ont été supprimés les trains n° 347/348 Mariupol – Saint-Pétersbourg et n°322/321 Kharkiv-Mariupol.

¹⁰ Le 19 mai 2016, la ville de Dniepropetrovsk a officiellement changé de nom pour devenir Dnipro.

¹¹ Shvidkisini poizdy kategoriy Intersiti+ ta Intersiti z pochatku svogo kursuvannya perevezli bliz'ko 1,2 mln pasazhiriv URL http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/332195, consulté le 1^{er} août 2016.

personnes¹². Pendant l'été 2013, des trains *Intercity+* ont été mis en circulation entre Dniepropetrovsk, Donetsk, Kharkiv et Simferopol, et entre Kiev et Ternopil et Kiev et Zaporizhzhya (via Dniepropetrovsk)¹³.

En conséquence, certaines villes et des bourgs ont été privés de trains de voyageurs et les volumes de trafic de voyageurs ont été redistribués entre les régions (Fig.1). Entre 1990 et 2012, le trafic a diminué de 35,9% au niveau national et cinq régions ont perdu plus de la moitié de leur trafic de voyageurs. La baisse maximale a été enregistrée dans la région de Tchernivtsi, moins 69,8%¹⁴. La suppression des trains est justifiée par l'absence de rentabilité du transport de voyageurs par chemin de fer en raison de l'existence jusqu'au 1^{er} juin 2014, de nombreux tarifs supprimés. Par exemple, en 2012, la rentabilité du train n°125/126 Kiev-Luhansk était de -63,4% et du train n°47/48 Donetsk-Sébastopol de -3,8%. Le déficit de *Ukrzaliznytsia* sur ces deux trains s'est élevé à 9,7 millions de dollars US¹⁵, ce qui ne permet pas d'accumuler les fonds nécessaires à la modernisation des locomotives et des wagons.

Indicateurs	Unité	Année		
		1991	2000	2014
Le réseau ferroviaire				
Longueur opérationnelle des voies ferrées d'usage général dont électrifiées	milliers de km	22,8	22,3	20,9
dont à double voie et plus		8,3	9,1	10
		8	7,3	7,2
Matériel roulant				
Locomotives	milliers d'unités	10	4,7	3,9
Wagons		300	185,7	116,9
Trafic ferroviaire commercial				
Fret	millions de tonnes	851	357	386
Voyageurs	millions de personnes	657	499	389
dont grandes lignes		464	45	39

Tab.1 – Indicateurs-clés de l'évolution des chemins de fer ukrainiens (Source : ¹⁶).

Formation des trains	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Ukrainienne	198	193	156	189
Etrangère	166	157	142	102

Tab.2 – Nombre de trains de voyageurs grandes lignes en Ukraine (d'après les horaires officiels) Source : ¹⁷).

¹² 2-memento-2013-transports-ferroviaires-1 URL <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-densemble/1869/873/memento-statistiques-transports.html>, consulté le 01 août 2016, consulté le 01 août 2016.

¹³ Korolyuk T. Vse za planom? URL <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/vse-za-planom.html>.

¹⁴ Calculé à la base de : Regiony Ukrainy. 2010 rik: stat. zb., 2011, Kiev, Derzh. kom. stat. Ukrainy, Vol. II, p. 266; Transport i zv'yazok Ukrainy — 2014, 2015, Kiev, Avgust Treid, p. 115.

¹⁵ Calculé à la base de : Ofitsiyniy kurs hrivni shchodo inozemnih valyut (seredniy za period) URL <http://www.bank.gov.ua/Statist/ses.htm>, consulté le 1^{er} août 2016; U 2012 roci Donetska zaliznitsya perevezla u dal'nomu spoluchenni ponad 10 mil'yoniv pasazhiriv URL <http://www.magistral-uz.com.ua/news/u-2012-roci-donecka-zaliznicja-perevezla-u-dalnomu-spoluchenni-ponad-10-miljoniv-pasazhiriv.html>, consulté le 1^{er} août 2016.

¹⁶ Calculé à partir de : Narodne gospodarstvo Ukrainy u 1991 rotsi: stat. shchorichnik, 1992, Kiev, Min. stat. Ukrainy, pp. 411, 415-416, 420-421; Transport i zv'yazok Ukrainy — 2014, 2015, Kiev, Avgust Treid, pp. 48, 71, 72, 94, 121; Railway Statistics – Synopsis (1991) URL <http://uic.asso.fr>, consulté le 1^{er} août 2016; Railway Statistics – Synopsis (2012) URL <http://uic.asso.fr>, consulté le 1^{er} août 2016.

¹⁷ Compilé et calculé à la base de : Z 27 travnya bude vvedeno v diyu noviy grafik ruhu poizdiv na 2012/2013 rr. URL http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/312232, consulté le 1^{er} août 2016; Z 29 travnya vvodit'sya noviy grafik ruhu poizdiv na 2011-2012 roki URL http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/244930, consulté le 1^{er} août 2016; U grafiku ruhu poizdiv na 2014 – 2015 roki peredbacheno kursuvannya 246 par pasazhirs'kih poizdiv URL http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/380486, consulté le 1^{er} août 2016; U novomu grafiku ruhu na 2010/2011 roki rozrobleno rozklad dlya 364 par poizdiv URL http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_news/208020, consulté le 1^{er} août 2016.

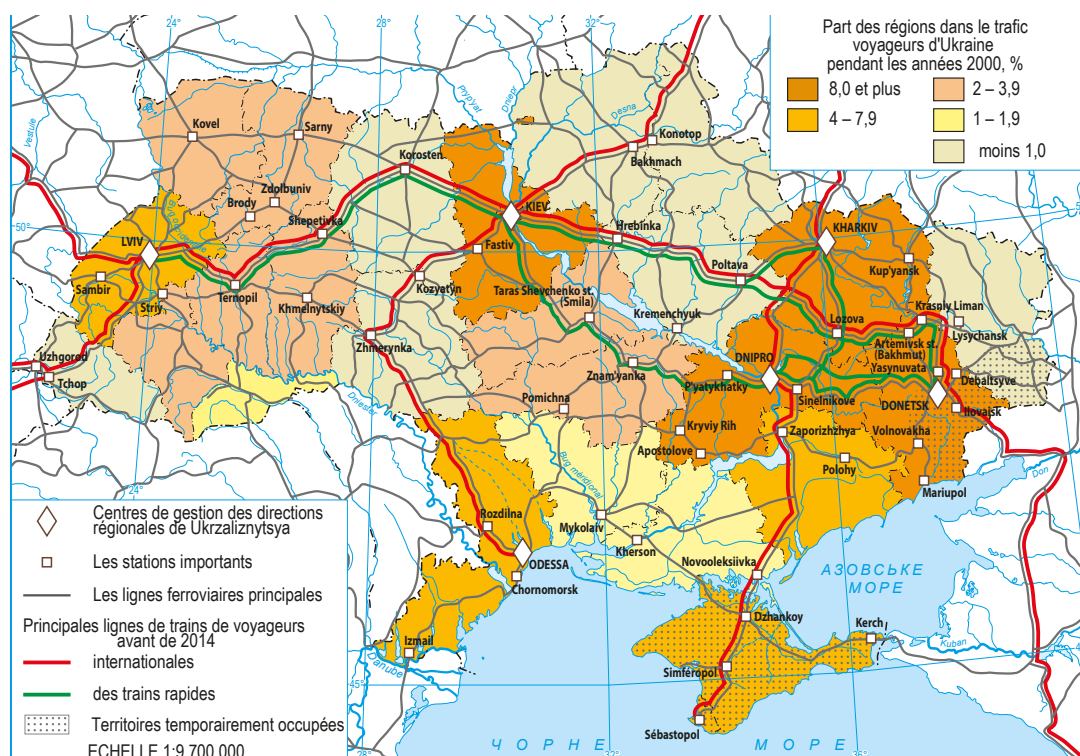


Fig. 1 – Le trafic ferroviaire voyageurs d'Ukraine¹⁸

II – L'IMPORTANCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL DE VOYAGEURS DANS LES CIRCULATIONS INTERREGIONALES D'UKRAINE

L'horaire officiel 2014-2015 mentionne 246 trains de voyageurs sur les grandes lignes (Tab.2). Comme dans beaucoup de pays européens, le trafic connaît une pointe estivale. Jusqu'en 2014, le flux principal de voyageurs était à destination ou en provenance de Simféropol (Fig.1) ; en été, 75,7% des trains grandes lignes avaient pour terminus ou origine la Crimée, générant le plus important trafic grandes lignes en Ukraine sur le tronçon Dzhankoy-Simféropol. En été, en gare de Simféropol, les trains arrivaient avec un intervalle moyen de 14 minutes et de 6 à 8 minutes pendant les heures de pointe du matin et du soir. C'est la capacité maximale de cette gare. Pendant l'été 2013, 99 trains ont circulé chaque jour en direction de la Crimée, 54 d'entre eux étant des trains internationaux¹⁹. Ils ont transporté plus de 6,9 millions de voyageurs²⁰.

Les événements politiques de 2014 ont conduit à une réduction significative du trafic ferroviaire en direction de la Crimée. Entre le 1^{er} et le 16 juin 2014, 51 200 voyageurs ont été transportés en Crimée contre 142 000 pendant la même période de 2013²¹. Le nombre total de voyageurs transportés dans cette direction a diminué de 60,0% en 2014 par rapport à l'année 2013²².

Depuis l'indépendance, le poids du nœud ferroviaire de Kiev dans la circulation ferroviaire de voyageurs en Ukraine a augmenté (Photo 1). Entre 2000 et 2012, la part de

¹⁸ Part des régions dans le trafic voyageurs de l'Ukraine est calculé à la base de : Regioni Ukrainy. 2010 rik: stat. zb., 2011, Kiev, Derzh. kom. stat. Ukrainy, Vol. II, p. 266; Transport i zv'yazok Ukrainy — 2014, 2015, Kiev, Avgust Treid, p. 115.

¹⁹ Volodimir Kozak: u chervni Ukrzaliznitsya u krims'komu napryamku zaproponuvala pasazhiram na 54 tis. bil'she mist, nizh torik URL http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/349436, consulté le 1^{er} août 2016.

²⁰ «Ukrzaliznitsya» organizovala ryad novykh marshrutov poezdov k mestam otdyha, 2014, *Transport*, № 25, p. 57.

²¹ Ukrzaliznitsya: informatsiya pro vidsutnist' kvitkiv u Krims'komu napryamku ne vidpovidaye diysnosti URL http://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/322465, consulté le 1^{er} août 2016.

²² Neraduzhnye perspektivy: V "Ukrzaliznytsi" rasskazali o rabote v 2015 godu URL <http://delo.ua/business/neraduzhnye-perspektivy-v-ukrzhaliznytsi-rasskazali-o-rabote-v-2-288786>, consulté le 1^{er} août 2016.

la région de Kiev (qui ne comprend pas la ville) dans le trafic ferroviaire de voyageurs du pays a augmenté de 12,5 à 21,6% et celle de la ville de Kiev de 28,4 à 32,1%²³.



Photo.1 – Gares principales du trafic international de voyageurs d'Ukraine (Clichés I.Savchuk, 2010 et 2015)

La majorité des trains grandes lignes arrive dans le nœud de Kiev. La ville dominait dans les relations ferroviaires internationales. Cela conduit à des fluctuations importantes de son trafic de passagers au cours de l'année. Environ 20 000 voyageurs quittent la gare centrale de Kiev chaque jour. Comme dans beaucoup d'autres pays d'Europe Orientale, la veille de la Pâques orthodoxe, une foule gonfle le trafic. Par exemple, le 30 avril 2013, la gare a vu partir 55 000 voyageurs²⁴. De telles fluctuations engendrent des difficultés importantes dans le fonctionnement normal du nœud kiévien. Cette particularité est héritée de l'époque soviétique.

Les nouvelles destinations, en particulier dans les relations internationales, sont liées à la nécessité d'augmenter les revenus de l'exportation de services de trafic ferroviaire de voyageurs, qui est devenue un élément important du commerce extérieur de l'Ukraine.

Les changements radicaux dans la politique étrangère et dans la vie politique de la société ukrainienne qui ont commencé en 2013, ont eu un impact négatif sur le développement des communications ferroviaires du pays.

Les combats ont de graves effets à long terme sur la circulation ferroviaire dans les régions de Donetsk et de Louhansk. L'annexion de la péninsule de Crimée par la Russie (18 mars 2015) a totalement interrompu les relations ferroviaires avec l'Ukraine. Ces régions ont pour l'Ukraine, le statut de territoire temporairement occupé, ce que a obligé *Ukrzaliznytsia* à adopter le 27 décembre 2014 une série de mesures au motif de « renforcement des mesures de sûreté » et en particulier « d'interrompre la circulation des trains au-delà des gares de Novooleksiivka, Kherson, Zaporizhzhya, Lysychansk et Artemivsk »²⁵.

²³ Calculé sur la base de : Transport i zv'yazok Ukrainy — 2014, 2015, Kiev, Avgust Treid, p. 115; Pasazhirs'ki perevezennya (shchomisyachna informatsiya) URL <http://kiev.ukrstat.gov.ua/p.php?c=2794&lang=1>.

²⁴ Pid chas travnevykh ta Velikodnykh svyat zaliznychnym transportom bulo perevezeno ponad 2,3 mln pasazhyriv URL <http://www.magistral-uz.com.ua/news/pid-chas-travnevih-ta-velikodnih-svyat-zaliznichnim-transportom-bulo-perevezeno-ponad-23-mln-pasazhyriv.html>, consulté le 1^{er} août 2016.

²⁵ Mizh Ukrainoyu ta Rosiyeyu u 2014 rotsi kil'kist' perevezenih pasazhyriv zaliznichnim transportom zmenshilasya na 60 % URL http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/397297, consulté le 1^{er} août 2016.

En conséquence, le trafic de voyageurs a régressé. En 2014, il a diminué de 33,2% par rapport à 2013²⁶. Ce recul affecte principalement le trafic international (moins 63,0%), en raison de la diminution du trafic de voyageurs en provenance de la Russie. En 2014, le nombre de voyageurs transportés de et vers ce pays a diminué de 3 millions par rapport à 2013. La plus grande diminution a été enregistrée en direction de la Crimée : moins 1,4 millions de personnes²⁷.

III – LE DEVELOPPEMENT DU TRAFIC FERROVIAIRE INTERNATIONAL DEPUIS L'INDEPENDANCE DE L'UKRAINE

Au cours des années 2000, on a pu observer une tendance à la réduction de la prépondérance des services de fret ferroviaire sur ceux de voyageurs, à partir de l'Ukraine. L'écart entre la valeur des deux services a été réduit de moitié de 2000 à 2012²⁸. Ceci entraîne l'augmentation importante du trafic de voyageurs dans les exportations de services du pays.

1- Les changements principaux dans les relations ferroviaires internationales de voyageurs de l'Ukraine indépendante

En 2011, 5,2 millions de voyageurs ont été transportés dans les relations ferroviaires internationales de l'Ukraine²⁹. Ceci est plus qu'à l'époque de l'URSS en 1988 (4,3 millions de voyageurs)³⁰. Comme mentionné ci-dessus, l'analyse du trafic de voyageurs dans les relations interrégionales de l'Ukraine contemporaine, prenait en compte plusieurs liaisons de l'époque soviétique qui ont été fermées et, du fait que de nouveaux itinéraires ayant vu le jour, beaucoup de trains internationaux de voyageurs ont été modifiés.

Ces dernières années, le nombre de trains étrangers dans le trafic international d'Ukraine a eu tendance à diminuer. Le Service d'Etat des statistiques d'Ukraine (Ukrstat) publie depuis 2001, les données sur le nombre de trains de voyageurs qui traversent les postes frontières avec les Etats voisins. Avec la dernière publication parue en 2015, on peut analyser les changements de ces flux de 2000 à 2014.

Pendant les années 2000, la Russie est restée prépondérante dans le trafic international d'Ukraine (Fig.3). En 2014, elle totalisait presque la moitié des trains. La Biélorussie détenait la seconde place (21,2 %). L'ensemble des pays voisins occidentaux représentait 29,3 %. Donc, l'héritage soviétique des relations ferroviaires reste dominant.

Beaucoup de changements d'itinéraire des trains internationaux sont liés aux péages prélevés pour traverser les Etats issus de l'Union Soviétique. Ainsi, dans les années 1990, *Ukrzaliznytsia* a changé l'itinéraire de certains de ses trains qui, à l'époque soviétique, traversaient le territoire de la Biélorussie et de la Moldavie, pour rester en Ukraine. Par exemple, avant 1995, le train Kiev-Varsovie franchissait la frontière polonaise à la gare de Brest (Biélorussie) ; depuis, il la traverse à la gare de Yahodyn (Ukraine)³¹. Cela permet de faire circuler des trains en limitant le franchissement des frontières. En même temps, certains tronçons de lignes qui traversaient plusieurs fois les frontières d'Etats de la CEI ont été retirés du trafic ferroviaire international, en raison de l'absence d'accords entre les pays voisins concernant leur utilisation.

²⁶ Ukrzaliznitsya: Mariupol' uviyshiv u p'yatirku mist, zhiteli yakikh podorozhuvatimut' dvopoverhovimi shvidkislunimi poizdami «Skoda» URL http://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/310741, consulté le 1^{er} août 2016.

²⁷ Mizh Ukrainoyu ta Rosiyeyu u 2014 roci kil'kist' perevezzenikh pasazhiriv zaliznychnym transportom zmeshilasya na 60 % URL http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/397297, consulté le 1^{er} août 2016.

²⁸ Calculé sur la base de : Transport i zv'yazok Ukrainy — 2014, 2015, Kiev, Avgust Treid, p. 45.

²⁹ Glava «Ukrzaliznitsi» o problemah i zadachah otrasli, 2011 *Transport*. № 50, p. 56.

³⁰ Chertkov A., 1990, Transport trebuets sovmestnykh usiliiy *Ekonomicheskoe sotrudnichestvo stran — chlenov SEV*, № 4, p. 25.

³¹ Ukrzaliznitsya. Postup chasu. 1991 — 1996. Materiali do istoriy zaliznichnoho transportu Ukrainy, 1996, Kiev, Transport Ukrainy, p. 214.

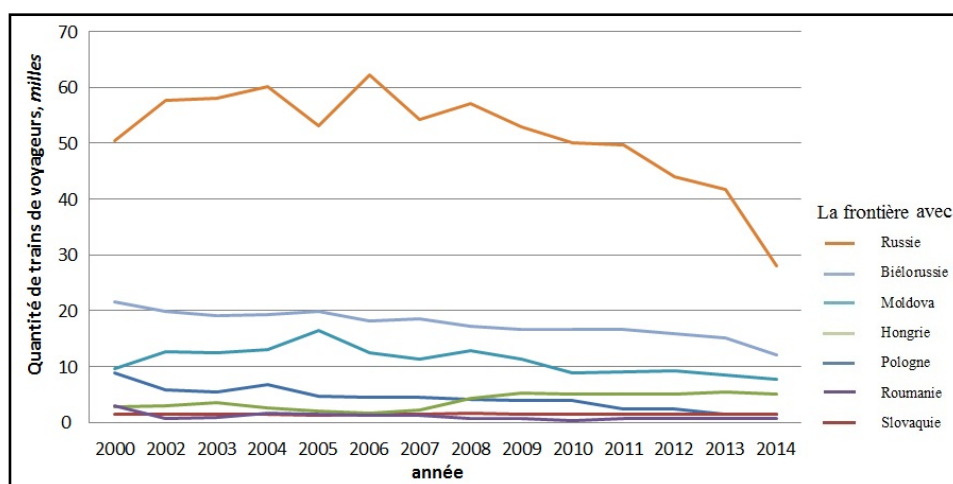


Fig.3 – Nombre de trains de voyageurs traversant la frontière de l'Ukraine ³²

Le nombre de trains de voyageurs qui traversent la frontière d'Ukraine, à l'exception du cas hongrois, connaît une nette diminution (Fig.3). Cela résulte avant tout, de la politique de *RJD* qui concentre ses trains internationaux de voyageurs en direction de la Biélorussie, en contournant l'Ukraine où le péage de transit de trains est plus coûteux pour les trains russes. Pour la même raison, les chemins de fer de Biélorussie préfèrent utiliser le réseau ferroviaire russe pour la circulation de leurs trains. En conséquence, le nombre de trains reliant l'Ukraine et les Etats post-soviétiques a tendance à diminuer depuis 2008. La crise de Crimée de 2013/2014 a provoqué un effondrement du nombre de trains internationaux d'Ukraine.

Pendant le second mandat du président Leonid Kuchma, les rapports favorables avec la Russie ont permis une augmentation du trafic ferroviaire entre la Russie et l'Ukraine. La première année de la présidence de Viktor Youshenko, quand il y eut une grande confrontation entre les deux pays, le nombre de trains de voyageurs ayant traversé la frontière russo-ukrainienne, a chuté jusqu'au début de l'année 2000. La politique de première tentative d'eupéanisation de l'Ukraine a débouché sur un résultat très modeste du point de vue du trafic ferroviaire international (Fig.3). Seule la frontière avec la Hongrie a enregistré une augmentation du nombre de trains, parce que de nouvelles circulations ont été mises en place dans la zone transfrontalière entre les deux pays, avec des rames de banlieue. Les habitants de cette zone les utilisent pour faire un petit commerce.

Avant les bouleversements politiques et les combats de 2014, la position favorable de l'Ukraine dans le réseau ferroviaire de l'Europe de l'Est a permis d'augmenter son trafic international de fret et de voyageurs. Entre 2000 et 2012, la valeur des exportations de services ferroviaires de voyageurs a quasiment quintuplé et celle des services de fret a doublé³³. Cela permet de dire que le service ferroviaire international est une source importante de revenus pour *Ukrzaliznytsia*.

2- Les relations internationales ferroviaires de voyageurs assurées par *Ukrzaliznytsia*

Les trains de voyageurs internationaux ukrainiens roulent à une vitesse beaucoup plus faible qu'en France (Tab.3). Trois types de trains assurent des dessertes internationales de voyageurs (Photo.2) : les trains rapides désignés (фірмові поїзди), les trains grandes lignes (пасажирські поїзди далекого сполучення), et les trains de banlieue (приміські електропоїзди) utilisés dans les relations internationales locales transfrontalières.

³² Calculé à partir de données d'Ukrstat.

³³ Calculé à la base de : *Transport i зв'язok Ukrainy* — 2014, 2015, Kiev, Avgust Treid, p. 45.



Photo. 2 – Les types de trains de voyageurs en circulation internationale en Ukraine
(Clichés I.Savchuk, 2010 et 2015)

Le trafic ferroviaire international de voyageurs de l'Ukraine est en général effectué par des rames formées par *Ukrzaliznytsia* (Tab.2). Avant les bouleversements de 2014, circulaient des trains de formation mixte de *Ukrzaliznytsya* et des *RJD*. Le plus connu était le train rapide *Express des capitales* («Столичний експрес») reliant Kiev à Moscou, qui a été un leader de la vitesse parmi les trains internationaux de voyageurs d'Ukraine³⁴. Sa vitesse commerciale moyenne était proche de celle des express transeuropéens de 1967 : 96,7 km/h (Tab.3)³⁵. De 2005 à 2014, il parcourait la distance entre les capitales de la Russie et de l'Ukraine en 9,3 heures (Tab.3), au lieu de 12,3 heures par les trains rapides traditionnels. Ce gain de temps était obtenu principalement par la suppression des arrêts intermédiaires. Le train peut atteindre la vitesse de 150 km/h uniquement sur quelques tronçons de l'itinéraire. Cela est dû à l'état de l'infrastructure ferroviaire, conçue pour un trafic traditionnel mixte de fret et de voyageurs.

Ligne	Distance (km)	Vitesse commerciale (km/h)	Temps de voyage (heures)
Kiev-Minsk	620	61,9	10,0
Paris-Zurich	614	149,7	4,1
Kiev-Moscou	865	93,0 ³⁶	9,3 ³³
Paris-Milan	821	115,6	7,1

Tab.3 – Comparaison des circulations de quelques trains internationaux de voyageurs en Ukraine et en France (2014) (Source³⁷).

3 - Principales directions des relations ferroviaires de voyageurs d'Ukraine

Les trains internationaux de voyageurs en Ukraine traversent une grande partie de son territoire dans la direction Est—Ouest/Sud. Ils continuaient à desservir généralement Moscou. La ligne de Moscou à Kharkiv-Dnipro-Sébastopol est restée importante pour le trafic de voyageurs en raison du nombre de voyageurs internationaux (Fig.1). Ainsi, depuis

³⁴ Il a été suspendu de l'horaire officiel en 2015.

³⁵ Yeffektivnoe ispol'zovanie vagonov passazhirskogo parka, 1973, Moscou, Transport, p. 16.

³⁶ Train n° 2/1 *Express des capitales*.

³⁷ Compilé et calculé sur la base de : Rozklad po stantsii Kiev-pass. (Ukraina) URL http://www.uz.gov.ua/passengers/timetables/?station=20115&by_station=1, consulté le 1^{er} août 2014; SNFC URL <http://www.voyages-sncf.com/billet-train>, consulté le 1^{er} août 2014.

l'époque soviétique, le tronçon Kharkiv-Belgorod demeurait, avant 2015, le deuxième en Ukraine par le trafic de voyageurs après le tronçon Fastiv-Kiev³⁸. L'autre direction importante était celle de Moscou vers l'Ouest (Kiev-Lviv-Tchop). Cette ligne a joué un rôle important dans le trafic de voyageurs en transit entre la Russie et les Pays d'Europe³⁹.

En été, comme dans beaucoup de pays d'Europe, les relations internationales vers le Sud augmentent, en raison du grand nombre de voyageurs qui se rendent dans les stations balnéaires. Avant 2015, une partie importante des trains internationaux de voyageurs saisonniers d'Ukraine étaient formés dans les villes de Russie et de Biélorussie et se dirigeaient vers les villes situées sur les rives de la mer d'Azov et de la mer Noire. Comme nous l'avons déjà souligné, les flux les plus importants s'effectuaient en direction de la Crimée. C'est la raison pour laquelle, pendant des vacances d'été, la ligne de Moscou à Kharkiv transportait le nombre maximal de voyageurs se rendant vers les stations balnéaires.

La forte détérioration des relations entre la Russie et l'Ukraine en 2013 a entraîné une réduction de 60% des services de transport ferroviaire de voyageurs entre les deux pays. En 2015, les *RJD* ont supprimé tous leurs trains de voyageurs à destination de l'Ukraine, tout comme les trains en transit par l'Ukraine à l'exception du train n°66/65 Moscou-Chisinau⁴⁰. Le développement normal des relations traditionnelles internationales de voyageurs entre la Russie et l'Ukraine, mutuellement bénéfique, a été arrêté par les *RJD* pour des raisons politiques.

4 - Le transit international

Avant 2015, le trafic en transit se composait pour l'essentiel de voyageurs qui circulaient entre la Russie et les pays d'Europe Centrale et des Balkans. C'est pourquoi presque un tiers des voyageurs en transit empruntait la ligne Moscou-Kiev, nœud à partir duquel les flux étaient répartis entre les diverses destinations européennes. Au cours des années 2000, le trafic ferroviaire estival de voyageurs augmentait notablement entre Moscou et les villes balnéaires des Balkans et l'Italie.

Depuis l'époque soviétique, le trafic le plus dense de trains de voyageurs entre la Russie et l'Ukraine se situait sur le tronçon Kharkiv-Belgorod⁴¹. Le refus des *RJD* de réactualiser d'accord avec *Ukrzaliznitsya* "concernant l'exploitation bilatérale du trafic local, impliquant la traversée de la frontière d'Etat entre les deux pays"⁴², s'est traduit par la suppression en 2015 des trains de voyageurs internationaux locaux qui circulaient jusqu'alors entre les deux villes, distantes de 84 km⁴³.

Depuis l'indépendance, une nouvelle desserte internationale a été mise en service à la frontière occidentale de l'Ukraine entre Tchop et Záhony en Hongrie⁴⁴ (Fig.1). Un important flux de voyageurs utilise ce tronçon de quelques kilomètres. A l'époque soviétique, c'était

³⁸ Pashenko Yu.Yu., Goncharov M.Yu., Krants J.M. ta in., 2005, *Intehral'na efektyvnist' shvidkist' zaliznichnih mahistralei*, Kiev, RVPS Ukrainy NAN Ukrainy, p. 199.

³⁹ En 2014, par rapport de 2013, le nombre de voyageurs de la CEI transportés par *Ukrzaliznitsya* a chuté de 66,0%, en raison des événements politiques et des opérations militaires (Neraduzhnye perspektivy: V "Ukrzaliznytsya" rasskazali o rabote v 2015 godu URL <http://delo.ua/business/neraduzhnye-perspektivy-v-ukrzaliznytsya-rasskazali-o-rabote-v-2-288786>, consulté le 1^{er} août 2016.).

⁴⁰ Mizh Ukrainoyu ta Rosiyeyu u 2014 roci kil'kist' perevezeneh pasazhiriv zaliznichnim transportom zmenshilasya na 60 % URL http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/397297, consulté le 1^{er} août 2016.

⁴¹ A compter du 13 février 2015, le train régional n°816/815 Kharkiv-Belgorod a été supprimé du fait que "la partie russe unilatéralement a résilié le traité sur l'organisation conjointe de la circulation des trains sur les voies ferrées des zones frontalières avec la Fédération de Russie" (Z 13 LYUTOGO VIDMINYAET'SYA KURSUVANNYA REGIONAL'NOGO POIZDA № 816/815 HARKIV - BELGOROD - HARKIV URL <http://www.pz.gov.ua/news/razvorot.php?mid=100161&lid=2&id=3909>, consulté le 1^{er} août 2016.).

⁴² U hrafiku ruhu poizdiv na 2014 - 2015 roki peredbacheno kursuvannya 246 par pasazhirs'kih poizdiv URL http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/380486, consulté le 1^{er} août 2016.

⁴³ Cette mesure a été prise pour les trains n°6026/6031 Kharkiv-Naumovka, n° 6623/6624 Kharkiv-Hotmyzhsk et n°6066/6065 Vorozhba-Gotnya (U novomu hrafiku rukhu na 2010/2011 roki rozrobleno rozklad dlya 364 par poizdiv URL http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_news/208020, consulté le 1^{er} août 2016.).

⁴⁴ Selon les horaires de 2016, six trains locaux quotidiens circulent entre ces gares (Rozklad po stantsii Chop-Pas. (Ukraina) URL http://www.uz.gov.ua/passengers/timetables/?station=20115&by_station=1, consulté le 1^{er} août 2016).

un tronçon transfrontalier majeur sur lequel circulaient tous les trains internationaux de voyageurs à destination des Balkans, le trafic local n'existait pas.

CONCLUSION

Avant la crise politique de 2014, il y a eu une augmentation constante du trafic de voyageurs et du nombre de trains en circulation. Les circonstances ultérieures ont changé de façon spectaculaire le trafic ferroviaire dans un certain nombre de régions de l'Ukraine.

L'annexion de la péninsule de Crimée par la Russie a conduit à la cessation complète de sa relation ferroviaire avec l'Ukraine. Jusqu'en 2014, le tronçon Dzhankoy-Simféropol et la gare de Simféropol étaient les premiers en Ukraine par le volume du trafic de voyageurs en raison du flux de touristes d'été et de vacanciers.

En décembre 2014, les trains qui, auparavant, traversaient en transit les parties des territoires occupés temporairement de l'Ukraine dans les régions de Donetsk et de Louhansk ont été supprimés, car il était impossible de garantir la sécurité des voyageurs.

La décision politique des *RJD* d'annuler ses trains de voyageurs en direction de l'Ukraine, y compris des trains en transit, a provoqué la forte baisse du trafic international de voyageurs dans les années suivantes. Depuis 2015, le seul train des *RJD* qui traverse le territoire de l'Ukraine est le n°65/66 Moscou-Chisinau. Pour les mêmes raisons, ont été supprimés en 2015 les trains locaux, qui circulaient entre Kharkiv et les villes frontalières de la Russie.

Depuis l'indépendance, l'importance du nœud ferroviaire de Kiev a augmenté dans le trafic de voyageurs. La capitale est devenue le principal centre de formation de trains de voyageurs grandes lignes, y compris ceux destinés au trafic international. Depuis l'époque soviétique, la principale direction du trafic international de voyageurs reste Est—Ouest/Sud.

En raison de l'annulation de la circulation des trains de formation russe en Ukraine, la direction des Balkans a perdu de sa valeur. Le potentiel de transit de l'Ukraine est sous-utilisé.

Depuis l'indépendance, les relations ferroviaires internationales locales de voyageurs ont changé. Des liaisons intensives avec la Hongrie ont été créées et, depuis 2015, les circulations avec la Russie ont disparu.

Avant la dégradation des relations entre la Russie et l'Ukraine, la circulation des trains de voyageurs internationaux reprenait en grande partie les itinéraires hérités de l'époque soviétique. Cependant, les décisions politiques des *RJD* de 2015 de minimiser le trafic en direction de l'Ukraine et l'occupation temporaire de la péninsule de Crimée et des régions de Donetsk et de Louhansk compliquent considérablement le développement du trafic international et ne permettent pas l'utilisation optimale du potentiel de transit du pays pour la mise en œuvre du trafic international entre les pays d'Europe centrale et des Balkans et les pays de la CEI.