



**République de Slovénie, Ministère des Transports,  
Direction des chemins de fer**

**Transport intermodal Europe – Asie: Pertinence et potentiel  
Kiev, 27 et 28 septembre 2004**

**Le transport intermodal dans la République de Slovénie  
Situation actuelle, possibilités et défis**

**1 Situation actuelle**

**1.1 Introduction**

Lorsque l'on aborde le transport intermodal en Slovénie, il faut tenir compte de sa situation géographique. Comme on le voit sur la carte, le pays se trouve à la croisée des corridors paneuropéens de transport V et X. Ceux-ci passent par la capitale, Ljubljana, où est situé l'un des quatre terminaux/centres logistiques internationaux. La situation géographique de la Slovénie lui procure de bonnes liaisons de transport avec toutes les destinations en Europe et en Asie. Son port sur l'Adriatique, Koper, lui assure aussi des liaisons maritimes avec la mer Méditerranée et au-delà, vers l'océan Atlantique.



**Carte 1: Situation géographique de la Slovénie**

**Légende :**

SITUATION GEOGRAPHIQUE DE LA SLOVENIE

Corridor paneuropéen de transport V

Corridor paneuropéen de transport X

Terminal/centre logistique

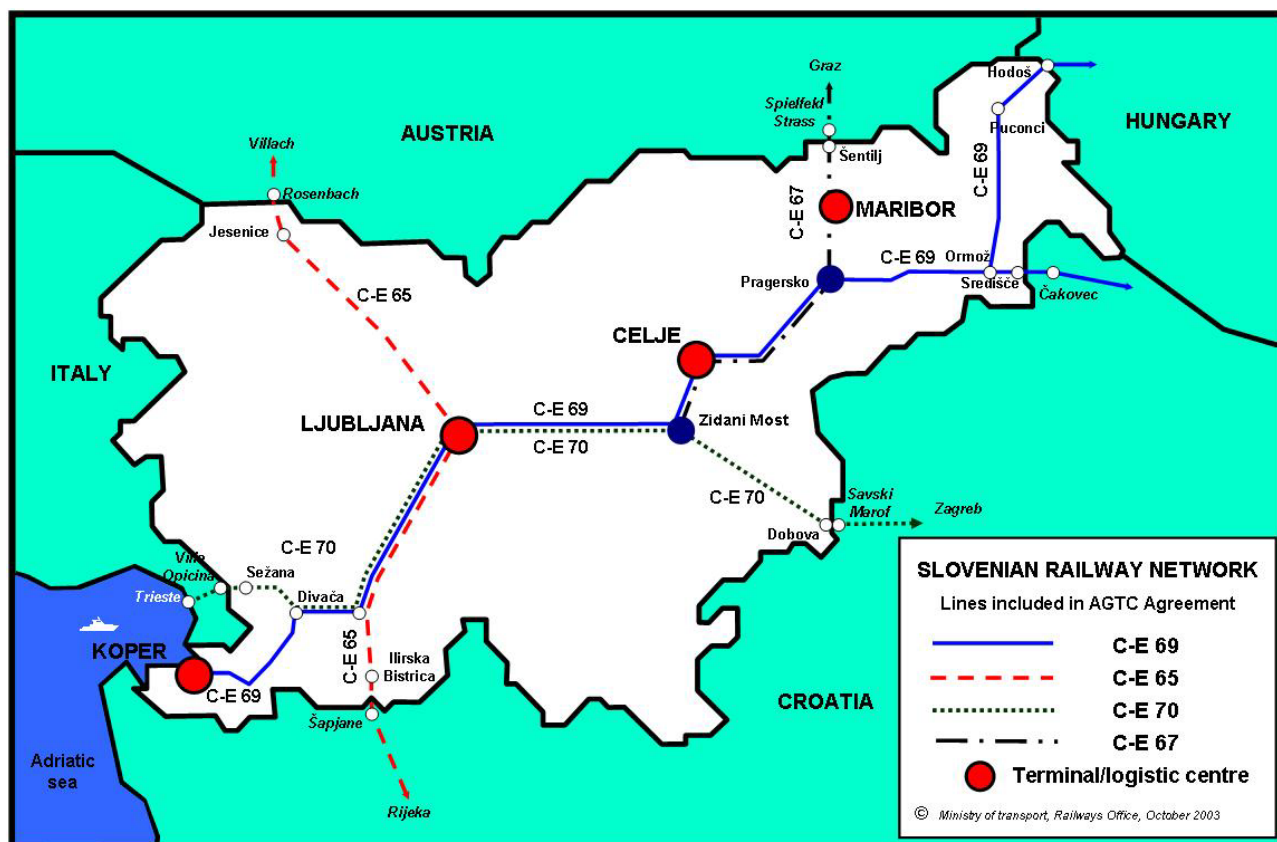
Port maritime

Ministère des transports, Direction des chemins de fer, septembre 2004

## 1.2 Infrastructure

Les principales lignes ferroviaires de l'infrastructure publique des chemins de fer slovènes, présentées sur la carte 2, sont couvertes par l'Accord AGTC<sup>1</sup>. Le réseau ferré offre une interconnexion satisfaisante avec toutes les destinations. Il représente le plus court itinéraire de transport entre l'Est et l'Ouest, en évitant la difficile traversée des Alpes. La liaison entre le port de Koper et Divača est l'une de celles où le trafic est le plus intense. C'est une ligne à une seule voie et, l'an prochain, nous commencerons à construire la deuxième en conformité avec les normes et la technologie modernes. Lorsque celle-ci sera achevée, elle permettra d'atteindre une vitesse de service de 160 km/h. Les terminaux de Koper et de Ljubljana sont d'importance internationale pour le transport intermodal.

Carte 2: Réseau AGTC en Slovénie



### Légende :

RESEAU FERROVIAIRE SLOVENE

lignes couvertes par l'Accord AGTC

Terminal/centre logistique

Ministère des transports, Direction des chemins de fer, septembre 2004

<sup>1</sup>

Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (Genève, 1er février 1991).

Le **Port de Koper** est un centre logistique qui présente les caractéristiques suivantes :

- superficie totale : 4 743 000 m<sup>2</sup>,
- tirant d'eau maximum : 18 m,
- nombre de postes d'accostage : 24,
- terminal marchandises diverses,
- terminal conteneurs
- terminal Ro – Ro,
- terminal voitures,
- terminal fruits,
- terminal bois d'oeuvre,
- terminal ferroviaire,
- installations de maintenance,
- nombre of bassins : 3
- longueur de quais : 2 636 m,
- zone franche,
- terminal bétail,
- silo à grains,
- terminal alumine,
- terminal charbon et minerai de fer,
- terminal vracs secs,
- terminal vracs liquides,
- transbordements en 2003 :  
11 036 457 tonnes.

Le port de Koper ménage, au nord de l'Adriatique, une connexion maritime avec tous les ports du monde à travers la Méditerranée par services directs et/ou par navires de collecte.

**Le terminal de Ljubljana** est un terminal pour conteneurs qui présente les caractéristiques et équipements suivants :

- superficie totale : 99 250 m<sup>2</sup>,
- espace de stationnement pour poids lourds : 15.000 m<sup>2</sup>,
- capacité des portiques de quai : 1 x 370 kN,
- chariots élévateurs à fourche,
- branchements pour conteneurs frigorifiques : 40,
- aires d'entreposage à ciel ouvert : 21 500 m<sup>2</sup>,
- espace de stationnement supplémentaire : 10 000 m<sup>2</sup>,
- chariot gerbeur à fourche télescopique : 2 x 400 kN,
- voies ferrées : 4 x 500 m,
- installations de maintenance,

Il peut accueillir tous les modes en transport combiné, y compris les véhicules transportant des marchandises dangereuses (norme ADR). La Slovénie est une plaque tournante qui offre des liaisons ferroviaires partant de Ljubljana à destination de terminaux européens situés dans 14 pays.

### **1.3 Opérateurs**

Les trois principales sociétés opérant dans le domaine du transport combiné en Slovénie sont les suivantes :

- Le port de Koper, (<http://www.luka-kp.si/>),
- Le holding des chemins de fer slovènes, compagnie nationale des chemins de fer, (<http://www.slo-zeleznice.si/>) et
- Adria Kombi, société nationale de transport combiné, (<http://www.adriakombi.si/>).

### **1.4 Données d'actualité**

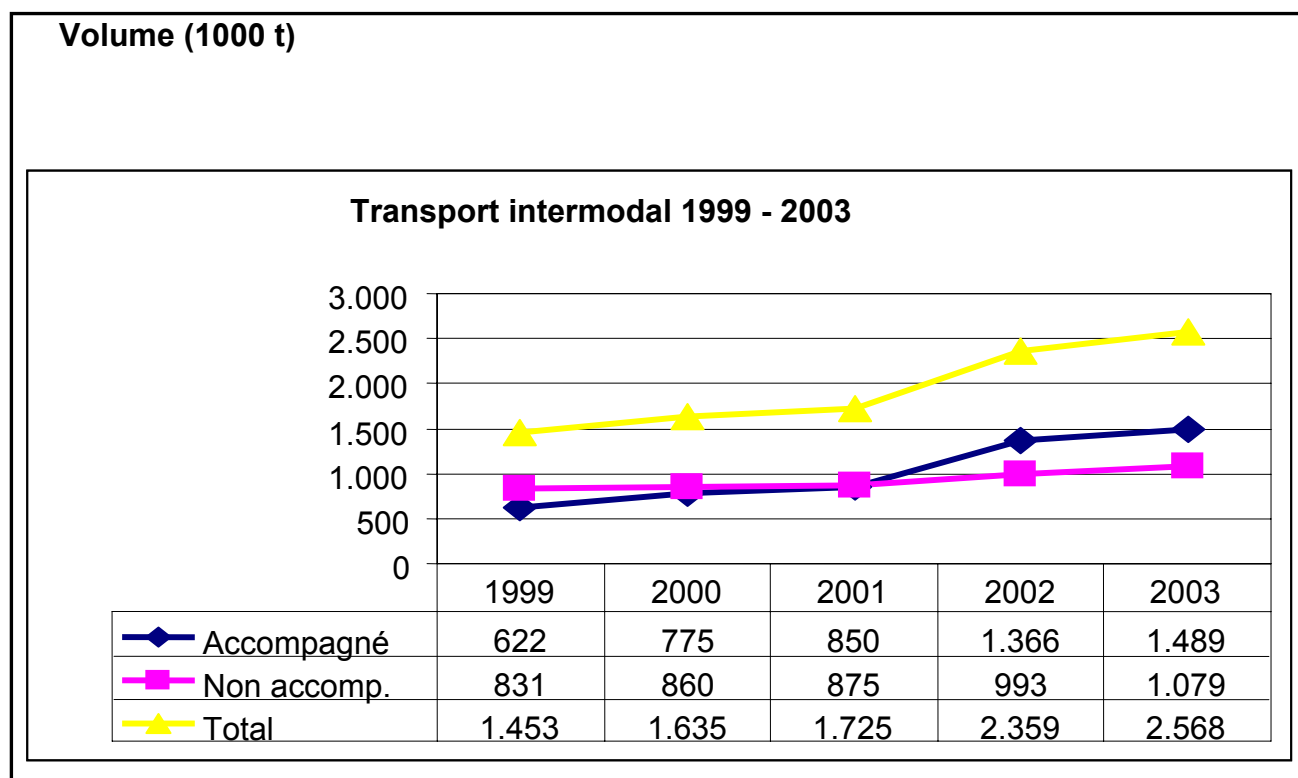
Les données concernant le transport de marchandises par mode sont présentées au tableau 1. Les données disponibles sur le transport combiné ne concernent que le transport ferroviaire.

Tableau 1: **Transport de marchandises par mode**

Année	Total 1000 t	Route		Port		Rail		Combiné	
		1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	1000 t <sup>2</sup>	% <sup>3</sup>
1999	69 618	46 980	67.5	8 412	12.1	14 226	20.4	1 453	2.1
2000	73 055	48 953	67.0	9 038	12.4	15 064	20.6	1 635	2.2
2001	73 735	49 670	67.4	9 146	12.4	14 919	20.2	1 725	2.3
2002	69 330	43 686	63.0	9 305	13.4	16 339	23.6	2 359	3.4

Sources: *Annuaire statistique de 2003 et Rapport annuel des chemins de fer slovènes*

Figure 1: **Transport combiné de marchandises par chemin de fer**



Sources: *Rapport annuel des chemins de fer slovènes – 2003*

Dans la figure 1, le volume du trafic en transport combiné acheminé par chemin de fer est présenté en regard des volumes du transport accompagné et du transport non accompagné. Ce volume est important en raison de l'existence de la route roulante, qui assure 58 % de ce transport.

## 2 Possibilités et défis

Il ressort clairement des données présentées que la part du transport intermodal est relativement faible si on la compare à celle du transport routier. Cela explique les encombrements sur l'ensemble du réseau routier national, où circulent, non seulement le trafic national, mais aussi des poids lourds venant de toute l'Europe.

<sup>2</sup> Part du transport combiné effectué par rail.

<sup>3</sup> Pourcentage du total des marchandises transportées.

La possibilité la plus intéressante consisterait à faire basculer le trafic marchandises en transport international par route vers le transport intermodal en appliquant un vaste programme spécial reposant sur la coopération internationale.

Le défi à relever est d'y parvenir rapidement et de manière efficiente, sans nuire à aucun des acteurs de la chaîne de transport.

### **3 Conclusion**

Un fossé sépare la volonté de tous de passer du transport routier de marchandises aux autres modes et les actions engagées à cet effet.

J'estime que nous devrions :

- différencier les marchandises à transporter par les différents modes ;
- organiser le transport intermodal de façon qu'il puisse faire concurrence au transport classique ;
- aider les clients à se décider à opter pour le transport intermodal,
- mettre en œuvre les mesures encourageant le transport intermodal :
  - exemption de péages routiers pour les camions opérant en transport combiné ;
  - exemptions de limites de poids ;
  - exemptions d'interdictions de circuler ;
  - exonération de la TVA à l'achat de conteneurs, de caisses mobiles, etc.
- résoudre les problèmes découlant du recul du transport routier par la restructuration du secteur, entre autres.

A mon sens, nous devons remplacer le camion classique par les unités de transport intermodal pour acheminer les marchandises. La méthode consistant à faire passer les camions de la route sur les trains et les navires est une erreur, elle ne nous mène pas vers un résultat final satisfaisant et ce ne peut être qu'une solution de moyen terme.

Préparé par :  
Mr. Igor Prinčič, B.Sc.  
Sous-secrétaire  
Ministère des Transports  
4 Langusova Street  
1535 Ljubljana