



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2003/5
TRANS/SC.2/2003/5
27 juin 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports
(Seizième session, 24-26 septembre 2003,
point 6 b) de l'ordre du jour)

LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

Organisation des trains de démonstration

Transmis par le Gouvernement roumain

La compagnie ferroviaire nationale de fret «CFR Marfa» S.A. possède une solide base de transport composée d'une large gamme de wagons et de deux ferrys de grande capacité construits sur le même modèle, l'«Eforie» et le «Mangalia».

Étant donné que la Roumanie se trouve à la croisée des routes arrivant de l'est, de l'ouest, du nord et du sud du continent eurasiatique, le plus pratique en termes d'infrastructures de transport consiste à utiliser le port de Constanta comme plaque tournante vers l'Europe centrale et l'Europe du Nord-Ouest.

La Roumanie est traversée par trois couloirs de transport paneuropéens (Couloir IV, Couloir VII et Couloir IX).

Du point de vue commercial, le port de Constanta constitue une zone franche ouverte à tous les pays d'Europe et du Moyen-Orient. Permettant des échanges de marchandises rapides et avantageux, il est à même de répondre aux besoins des clients les plus exigeants.

L'utilisation du ferry permet de raccourcir les distances de transport par rapport aux itinéraires classiques et de disposer d'une voie de communication fiable et compétitive pour les échanges économiques entre pays.

AVANTAGES DU TRANSPORT INTERMODAL

Chemin de fer-ferry:

- Raccourcit les distances, puisque ce transport emprunte les itinéraires les plus courts entre l'Europe et l'Asie et entre l'Europe et les pays du Caucase;
- Réduit le temps de transport;
- Réduit le nombre de frontières à traverser: il n'y en a qu'une à traverser pour aller en Turquie ou en Géorgie;
- Prix compétitif;
- Sécurité du transport;
- Garantit la continuité du transport sans manutention répétée des marchandises;
- Le temps d'attente au terminal ferry du port de Constanta est gratuit pour les wagons attendant le départ des navires transbordeurs;
- Possibilité d'accélérer, au niveau du port de Constanta, le flux de camions TIR en provenance d'Iran et de Turquie notamment;
- Les véhicules de transport empruntant la ligne de ferrys Constanta-Batoumi se voient accorder une réduction de 50 % pour le transport de transit sur le réseau CFR appliquant les tarifs TIET (tarifs importation-exportation-transit).

Camion-ferry:

- Faibles incidences sur l'environnement;
- Élimine les goulots d'étranglement sur les routes;
- Sécurité du transport;
- Ralentit l'usure des camions;
- Réduit le temps de transport;
- Réduit les coûts;
- Permis de transit gratuits en Roumanie pour les camions utilisant le ferry;

- Prestations de services de logement, de restauration et de repos de bonne qualité aux chauffeurs de camions, que ce soit à bord des ferrys ou au mini-hôtel situé dans le terminal ferry de Constanta.

CAPACITÉ DE CHARGEMENT D'UN FERRY

- 85 à 100 wagons à quatre essieux ou
- Conteneurs chargés sur des wagons ou
- 80 camions
- 40 wagons et 40 camions ou
- D'autres combinaisons de wagons, camions et conteneurs.

Lignes de ferry	Temps (en heures)
Constanta-Batoumi (Géorgie)	58
Constanta-Derince (Turquie)	23

ITINÉRAIRES ET TEMPS DE TRANSPORT

Comparaison entre le transport par ferry et le transport routier
(itinéraires classiques)

Itinéraire	Ligne de ferry	Distance gagnée du fait de l'utilisation du ferry (km)
Roumanie-Turquie	Constanta F.B.-Derince	340
Roumanie-Géorgie	Constanta F.B.-Batoumi	1 075

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Le terminal ferry de Constanta permet d'assurer la connexion entre les voies ferrées des navires transbordeurs et les grandes lignes ferroviaires de Roumanie et du reste de l'Europe.

Caractéristiques du terminal ferry de Constanta:

- Ensemble de trois voies (d'une longueur de 750 m chacune) pour la réception et le chargement des wagons;

- Ensemble de préparation des wagons constitué de 10 voies, d'une longueur de 450 à 500 mètres chacune, pour l'embarquement des wagons sur le navire et leur débarquement;
- Immeubles de bureaux occupés par les services des chemins de fer, des douanes, de la police des frontières, des formalités phytosanitaires, etc.;
- Mini-hôtel pour les chauffeurs de camions utilisant les ferrys;
- Parc de stationnement.

Spécifications des ferrys «Eforie» et «Mangalia»:

- Trois ponts équipés de voies ferrées à écartement normal (1 435 mm), 1 680 mètres de voies ferrées au total;
- Un ascenseur assurant le déplacement entre les trois ponts;
- Une grue-portique avec cinq voies ferrées assurant la jonction avec les lignes ferroviaires à terre;
- Une plate-forme mobile pour déplacer les wagons d'une voie à une autre, sur le pont du navire;
- Une locomotive de manœuvre pour déplacer les wagons sur le navire.

La compagnie ferroviaire nationale de fret («CFR Marfa» S.A.) souhaite promouvoir le transport intermodal. À cet effet, elle a pris les mesures suivantes:

- Ouverture à Bakou (République d'Azerbaïdjan) d'une agence de la CFR chargée de l'aide spécialisée pour le transport intermodal sur la ligne de ferry Constanta-Batoumi et à destination de Francfort (Allemagne);
- Proposition de modification du cadre juridique visant à développer le transport intermodal via l'utilisation des navires transbordeurs;
- Réalisation d'une étude de marché portant sur la région Asie centrale/Caucase-Europe occidentale pour déterminer le marché potentiel, son taux de croissance et ses tendances, ainsi que l'implantation de la concurrence et la qualité des services qu'elle offre, en vue de pénétrer sur ce marché et de réorienter les flux de marchandises vers le transport intermodal, en utilisant les ferrys de la CFR Marfa S.A.;
- Création de la coentreprise roumano-géorgienne EURASIA, dont l'objectif est de faciliter le transport entre l'Europe et la région Caspienne/Caucase via la ligne de ferry Constanta-Batoumi et le transit par la Roumanie. Cette société a été créée en septembre 2001 à l'occasion de la visite officielle du Président géorgien en Roumanie.

Afin d'améliorer les techniques de transport et de faciliter le transport continu jusqu'à la destination finale, il convient de réaliser les travaux suivants dans le port de Batoumi:

- Construction d'un terminal à écartement européen (1 435 mm);
- Construction d'une station de transbordement;
- Modification du pont mobile pour l'embarquement et le débarquement des wagons à écartement européen.

Ce système de transport par navires transbordeurs, ainsi que le personnel spécialisé dans cette activité s'inscrivent dans le cadre d'une réouverture de l'ancienne «Route de la soie», qui retrouverait sa réelle importance économique du fait de l'utilisation de techniques modernes pour le transport de nombre de marchandises: huile, coton, produits alimentaires, produits industriels, etc.

Évolution de la quantité de marchandises transportées par les ferrys de la «CFR Marfa» S.A.

Années	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Tonnes transportées par les ferrys de la «CFR Marfa»	6 561	12 092	15 890	29 545	40 442	66 931	50 595	121 362


