



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2006/3
30 juin 2006

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

Dix-neuvième session
Genève, 14 et 15 septembre 2006
Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

**DÉVELOPPEMENT DES LIAISONS DE TRANSPORT
ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE**

Communications des Gouvernements de la Lituanie et de la Roumanie

LITUANIE

Trains de transport combiné de type «Viking» et «Mercure»

1. En Lituanie, le transport combiné est considéré comme prioritaire dans le programme de développement des transports jusqu'en 2025. Un réseau de centres logistiques devrait voir le jour et de nouvelles dispositions réglementaires destinées à stimuler le transport combiné devraient être mises à l'étude.
2. Aujourd'hui, le secteur du transport combiné qui progresse le plus est le transport de conteneurs et le transport de marchandises en conteneurs. Le nombre de conteneurs ayant transité par le port de Klaïpeda est passé de 51 000 TEU en 2001 à 174 000 TEU en 2004 et à 214 000 TEU en 2005. Une part importante de ces conteneurs est acheminée par chemin de fer.
3. Les trains de transport combiné de type «Viking» (qui assurent la liaison Klaïpeda-Minsk-Odessa (Ilyichevsk), qui sont en service depuis février 2003) et de type «Mercure» qui relie Klaïpeda et Kaliningrad à Minsk et Moscou, en service depuis

juillet 2005, sont les mieux adaptés au transport de conteneurs. D'autres itinéraires sont à l'étude. Une quantité croissante de conteneurs sont acheminés par les trains «Viking» qui, en 2005, ont transporté 15 000 TEU (dans les deux sens).

4. L'idée de créer un service direct de transport combiné (pour le transport de conteneurs et le ferroutage) entre la mer Baltique et la mer Noire est apparue en 1999, après la signature d'un protocole d'accord entre le Ministre lituanien et le Ministre ukrainien des transports (Vilnius, 5 mars 1999), avec l'obligation de mettre en place des liaisons dans la section moyenne du couloir IX. En 2000, les chemins de fer biélorussiens se sont joints au projet.

5. En septembre 2002, le train de transport combiné effectuant la liaison entre Odessa et Klaïpeda a été baptisé «Viking». Le premier train «Viking» est parti d'Iljichiovsk en février 2003.

6. Le train de transport combiné «Viking» est un projet commun qui associe les chemins de fer lituanien, biélorussien et ukrainien, des sociétés de manutention et les ports maritimes de Klaïpeda, d'Odessa et d'Iljichiovsk. Ce nouveau train transporte des conteneurs universels (de 20 et de 40 pieds et sur demande aussi de 45 pieds), des conteneurs réfrigérés, des wagons de chemin de fer, des remorques, des camions et des semi-remorques.

7. Cette ligne est exploitée par la société par actions «Chemins de fer lituaniens», la société de transport ukrainienne nationalisée «LISKI» et la société nationale de transport biélorussien «Belintertrans».

8. L'itinéraire emprunté par cette ligne est le suivant: Iljichiovsk-Odessa-Usatovo-Kotovsk-Zhmerinka-Kazatin-Berdichev-Korosten-Berezhest/Slovechno-Kalinkovichy-Zhlobino-Osipovichy-Kaliadichy-Molodechno-Gudogaj/Kena-Vaidotai-Radvilishkis-Klaïpeda-Draugystė.

9. Le chargement et le déchargement de marchandises est prévu dans des gares intermédiaires comme Paneriai (Vilnius, Lituanie), Kaliadichy (Minsk, Biélarus) et Kyiv-Liski (Kiev, Ukraine).

10. Il est possible d'expédier les marchandises dans des conteneurs et par ferroutage non seulement jusqu'aux ports de Klaïpeda (Lituanie), d'Odessa et d'Iljichiovsk (Ukraine), mais aussi jusqu'à des gares ferroviaires situées sur l'itinéraire du train «Viking», en Lituanie et en Ukraine. Les marchandises placées dans des conteneurs peuvent être acheminées jusqu'à toutes les gares ferroviaires du Biélarus équipées pour la réception et l'expédition de marchandises en conteneurs.

11. La ligne parcourt 434 km en Lituanie (de Draugystė à Kena), 544 km au Biélarus (de Gudogaj à Slovechno), et 756 km en Ukraine (de Berezhest à Iljichevsk), soit une longueur totale de 1 734 km.

12. Des lignes de transport de conteneurs et de transroulage relient les ports maritimes de Klaïpeda et d'Odessa à d'autres ports de la mer Baltique et de la mer Noire et aux ports suivants: Klaïpeda, Imingham, Rotterdam, Anvers, Hambourg, Bremerhafen, Kiel, Mukran, Aabenraa, Aarhus, Karlshamn, Gdynia, Kaliningrad, Riga, Odessa, Ilyichevsk, Poti, Istanbul, Pireas, Varna, Constanta.

13. Le Ministre des transports et des communications de la République de Lituanie, le Ministre des transports de l'Ukraine et toutes les parties participant au projet «Viking» s'efforcent de se servir de ce type de train pour desservir les ports mentionnés ci-dessus ainsi que l'Asie centrale (à travers le Caucase), et ainsi renforcer ces liaisons.

14. Tous les mardi le train quitte la gare de Draugyste (port maritime de Klaïpeda) et tous les vendredi il quitte la gare d'Iljichiovsk Paromnaja (ports d'Odessa et d'Iljichevsk). En raison de la forte demande, trois trains supplémentaires circulent pendant la semaine au départ des ports de l'Ukraine en direction de Klaïpeda et retour. Selon la saison et le sens, le trajet dure entre 53 et 59 heures. On peut se procurer un horaire détaillé auprès des sociétés d'exploitation.

15. Par rapport au transport par route par le même itinéraire, cette ligne présente les avantages suivants: des prix intéressants, une livraison rapide des marchandises de la gare de départ jusqu'à la gare de destination, la sécurité, la facilitation du passage des frontières et des formalités douanières et une pollution moindre. En effet, le transport de conteneurs et le ferroutage entre la mer Noire et la mer Baltique coûte beaucoup moins cher par le train «Viking» que par la route.

16. Pour les trains «Viking», les formalités douanières à l'entrée et à la sortie de la Lituanie ne prennent que 30 minutes. Les trains «Viking» sont équipés de wagons-lits pour les chauffeurs; le prix de la couchette est compris dans le transport des trains routiers. En 2005, les trains «Viking» ont transporté pour 14 923 TEU de conteneurs.

17. Afin d'encourager le transport de semi-remorques par les trains «Viking», les sociétés d'exploitation de chemin de fer vont être obligées d'accroître la capacité des terminaux, d'acheter des wagons spéciaux sur lesquels le chargement et l'arrimage seront plus facile et d'être en étroite relation avec les propriétaires des cargaisons (étant donné que les sociétés de transport routier préfèrent que leurs véhicules empruntent les routes plutôt que les chemins de fer). L'augmentation du prix des carburants est un encouragement supplémentaire au ferroutage, ce qui devrait profiter aux trains «Viking».

18. Pour résumer, les trains «Viking» ont pour principal objet de rapprocher la mer Baltique et la mer Noire.

Les sociétés d'exploitation des trains «Viking» peuvent prendre contact avec les sociétés suivantes:

Joint Stock Company «Lithuanian Railways»
Directorate «Freight transportation»
LG Ekspedicija Division
Téléphone: (+370 5) 269 3244, 269 3239, 269 3254
Téléphone/télécopie: (370 5) 269 3487, 269 3594
Courrier électronique: lg.ekspedicija@litrail.lt
Mindaugo Str. 12/14
Vilnius LT-03603 (Lituanie)

The Ukrainian State Transport Service Center «LISKI»
Téléphone/télécopie: (+380 44) 568 7705, 568 7524, 568 8963
Courrier électronique: liski@liski.com.ua
Dovbush Str. 22
Kyiv-092 (Ukraine)

«Belintertrans»
Belarussian National Transport Forwarding Company
Téléphone: (+375 17) 225 2006
Télécopie: (+37517) 229 2519
Courrier électronique: bit222@nsys.by
Sverdlov Str. 28
Minsk (Bélarus)

Train de transport de conteneurs «Mercure»

19. Afin d'accroître la compétitivité des ports maritimes de Klaïpeda et de Kaliningrad par rapport à d'autres ports de la mer Baltique, les Ministres lituanien et russe des affaires étrangères et des transports et des communications ont signé, le 26 mai 2005, un accord gouvernemental de coopération entre les ports maritimes de Klaïpeda et de Kaliningrad, baptisé projet «2K». En vue de la mise en œuvre de ce projet, un accord portant sur l'organisation du transport de marchandises sur la ligne Kaliningrad/Klaïpeda-Moscou par le train de transport de conteneurs «Mercure» a été signé le même jour.

20. Le projet «Mercure» est le deuxième projet international auquel participent les chemins de fer lituaniens. Il est mis en œuvre à la fois par les chemins de fer lituaniens, les chemins de fer russes et les chemins de fer bélarussiens.

21. Les trains «Mercure» sont conçus pour le transport de conteneurs de 20, 40 et 45 pieds mais aussi de conteneurs spéciaux sur la ligne Klaïpeda/Kaliningrad-Minsk-Moscou et retour. Après avoir quitté les ports maritimes de Klaïpeda et de Kaliningrad, les trains arrivent à la gare de Vaidotai, dans laquelle les wagons transportant des conteneurs sont séparés des autres wagons et réunis en un seul train-bloc qui rejoint ensuite la gare de destination. Dans l'autre sens, après avoir quitté leur gare de départ, les trains arrivent à la gare de Vaidotai, dans laquelle les wagons transportant des conteneurs sont séparés des autres, après quoi deux trains distincts prennent la direction des ports maritimes de Klaïpeda et de Kaliningrad. Le trajet entre Klaïpeda et Moscou (1 335 km) s'effectue en 48 heures alors que le trajet entre Kaliningrad et Moscou (1 288 km) prend 51 heures.

22. Pour le transport de conteneurs jusqu'au port maritime de Klaïpeda par le «Mercure», les chemins de fer lituaniens appliquent un tarif qui est d'environ 10 % inférieur à celui pratiqué par les trains classiques.

23. Les entreprises qui font transporter leur fret par des trains «Mercure» bénéficient d'un service porte-à-porte ainsi que d'offres intéressantes.

24. Le premier train «Mercure» est parti de Klaïpeda le 23 juillet 2005. En 2005, 1 457 conteneurs au total ont été acheminés au départ de Klaïpeda et de Kaliningrad.

ROUMANIE

25. Dans le cadre du projet ZEUSS (géré par la société Railion Deutschland AG), dont le principal objectif est d'améliorer les services ferroviaires dans le sud-est de l'Europe, la société CFR Marfa a évalué l'exploitation de deux trains de transport combinés sur le réseau des chemins de fer roumains. Il s'agissait du train-bloc (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) qui assure la liaison entre Cologne (Allemagne) et Kosekoy (Turquie) et retour, et du train-bloc qui assure la liaison entre Duisburg (Allemagne) et Halkali (Istanbul) et retour.

26. Il ressort de cette évaluation que, dans le sens sud-nord, le premier train-bloc a effectué le trajet Kosekoy-Cologne 189 fois alors que le second train-bloc a effectué le trajet Halkali-Duisburg 38 fois. Dans le sens nord-sud, le premier a effectué le trajet 193 fois contre 39 fois pour le second.

27. La société CFR Marfa prend un certain nombre de dispositions en faveur des trains «Mercure», notamment:

- a) Elle leur donne la priorité sur le réseau des chemins de fer roumains;
- b) Elle s'efforce de réduire la durée de leur trajet grâce à une bonne gestion de la circulation des trains;
- c) Elle s'efforce de réduire le temps d'attente dans les gares frontières de Ruse et Curtici en collaborant efficacement avec les services officiels (douane, services phytosanitaires, sanitaires et vétérinaires, police des frontières, etc.);
- d) Elle informe les voyageurs (Transfesa/Railog) en cas de difficultés d'ordre commercial ou technique au passage d'une frontière et propose des solutions.

28. En outre, les sociétés Okombi (Autriche) et Rail Cargo Austria travaillent à la mise en place d'un projet RO-LA (transport de trains routiers sur des wagons spécialisés) sur la ligne Halkali (Turquie)-Wels (Autriche) et retour, via la Roumanie.

29. La société CFR Marfa assure des liaisons par transbordeur entre Constanta et Derince (Turquie) dans des wagons réservés. Ses deux transbordeurs, l'*Eforie* et le *Mangalia*, ont une capacité de 12 000 tonnes de port en lourd et peuvent emmener à chaque voyage soit 70 wagons et 40 camions TIR, soit 107 wagons et 80 camions TIR.
