

A la veille d'une percée intermodale?

La Turquie est traditionnellement un pays de transport routier et maritime et pas vraiment une nation ferroviaire. La libéralisation du rail n'y est qu'à ses balbutiements et la qualité de l'infrastructure ferroviaire laisse encore souvent à désirer. La situation devrait néanmoins s'améliorer. Le marché turc offre en effet un grand potentiel de croissance et de plus en plus d'acteurs intermodaux semblent s'en rendre compte.

PIETERJAN VAN WYNGENE

A lors que l'opérateur autrichien Ökombi a mis un terme à ses trafics entre Wels et Halkali (Istanbul) il y a deux ans et que les entreprises néerlandaise et belge ERS Railways et TRW ne sont provisoirement plus actives vers la Turquie, l'opérateur allemand Kombiverkehr et l'entreprise slovène Adria Kombi jouent pleinement la carte de la Turquie. Via leur joint-venture turque Europe Intermodal, ils ont lancé à la fin mars le Bosphorus-Europe-Express

d'évoluer à terme vers un service quotidien, déclare John Weber, manager Eastern & Southeastern European Transport de Kombiverkehr. «Qui a un pied en Turquie, a l'autre en Asie», explique-t-il.

Les délais de transit entre les Pays-Bas ou l'Allemagne et la Turquie - cinq ou sept jours - sont selon lui comparables au transport routier direct. «Etant donné que les entreprises de transport routier sont de plus en plus souvent confrontées à des obstacles comme les taxes routières, la pénurie de chauffeurs et la limitation des heures de conduite, il y a un grand potentiel pour le transport combiné de, vers et au sein de la Turquie.»

Le fait que l'opérateur belge TRW ait déjà arrêté sa navette Genk-Halkali, pourtant lancée en juin dernier seulement, indique toutefois que le chemin à parcourir est encore long. «Le train ne circule plus à cause du prix de revient trop élevé, des problèmes en Bulgarie (sur le plan de l'organisation des chemins de fer) et du faible intérêt des clients. A cela s'ajoute que le shortsea demeure un concurrent de taille», précise-t-on chez l'opérateur belge.

GOULETS D'ÉTRANGLEMENT

«Les plans de développement du BEEEX et de la navette Nuremberg-Halkali pourraient laisser supposer

que l'infrastructure ferroviaire turque est entièrement au point, mais rien n'est moins vrai. Une modernisation du réseau existant s'impose d'urgence», déclare Rok Svetek, managing director d'Adria Kombi.

Selon Pulat Erginbas, managing director d'Europe Intermodal, le principal problème de l'infrastructure turque est qu'elle comporte essentiellement des voies uniques. «De plus, divers trajets ne sont pas encore électrifiés. Du côté européen, la situation est encore acceptable, mais dans le reste du pays il y a encore du pain sur la planche», précise-t-il.

A cela s'ajoute que la qualité des liaisons entre l'hinterland et les ports laisse à désirer et qu'il y a un manque

de terminaux intermodaux. Surtout en ce qui concerne ce dernier aspect, la situation est problématique, dit Erginbas. «Les terminaux turcs - même celui de Halkali - ne sont en fait que des gares de formation. Il faudra donc encore réaliser de nombreux investissements», ajoute-t-il. «Si nous voulons poursuivre nos plans d'expansion, un nouveau terminal à containers du côté asiatique est une nécessité absolue», déclare Svetek, qui partage donc son point de vue.

Un autre grand goulet d'étranglement est le pont sur le Bosphore, ou mieux encore l'absence du pont. Il s'agit du lien manquant par excellence pour un véritable «pont terrestre» de et vers l'Asie centrale (voir Transport Echo juin/juillet). C'est pour combler cette

lacune qu'a été lancée la construction du tunnel ferroviaire de Marmaray, qui devrait être achevé d'ici 2012. Mais selon Erginbas, cela ne résoudra pas tous les problèmes. «Le tunnel de Marmaray est

des chemins de fer turcs devrait être publiée d'ici la fin de l'année. «Cette loi est vraiment nécessaire, car la part du secteur privé dans le secteur ferroviaire est jusqu'ici minimale», déclare

«La nouvelle loi sur la libéralisation des chemins de fer turcs est vraiment nécessaire.»

en premier lieu destiné au transport de voyageurs. Les trains de marchandises ne pourront l'emprunter qu'entre minuit et 6h du matin.»

Force toutefois est de constater que les autorités turques s'emploient à promouvoir le transport ferroviaire. Une nouvelle loi pour la libéralisation

Erginbas. «La loi sur la libéralisation séparerait enfin la gestion des opérations et celle de l'infrastructure.» L'union du transport combiné rail/route UIRR suit les développements en Turquie de près et y entretient depuis des années déjà des contacts informels avec le secteur du transport. ■



Les terminaux turcs, même celui de Halkali, ne sont en fait que des gares de formation.