



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.7
12 juin 2002

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports
(Quinzième session, 2 - 4 septembre 2002,
point 5 de l'ordre du jour)

REPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT

Additif 7

Transmis par le Gouvernement de la Roumanie

Note: A sa cinquante-neuvième session le Comité des transports intérieurs, suite à une décision prise à sa quarantième session (ECE/TRANS/42, paragraphe 45), a décidé de distribuer le questionnaire sur les principaux critères permettant d'apprécier les faits nouveaux importants en matière de transports intérieurs qui seraient survenus dans les pays membres et présenteraient un intérêt général pour les gouvernements (ECE/TRANS/119, par. 52).

* * *

I. Politique générale des transports

1. Les faits nouveaux concernant les objectifs du Gouvernement de la Roumanie en matière de transports intérieurs

L'objectif principal de la politique en matière de transports a constitué la continuation de la réorganisation du système national de transport et l'assurance de son fonctionnement, pour réaliser les liaisons entre les localités du pays et les zones isolées des réseaux de transport, dans des conditions efficaces et civilisées de déplacement, tant pour le trafic interne qu'international, ainsi que l'affirmation de la Roumanie comme pays de transit, par la mise en relief de sa position géographique, de sa base matérielle et de ses services de transport.

Les actions entreprises ont suivi comme au moment de l'adhésion de la Roumanie à l'Union européenne, la politique des transports s'intégrera naturellement dans la politique commune des transports de l'Union européenne, par:

- la stimulation, l'encouragement, la consolidation et la libéralisation du marché intérieur des transports, dans le système qui assure la concurrence, spécialement pour le transport par chemin de fer et le transport aérien;
- le développement des réseaux des communications terrestres et la réalisation des nécessités techniques pour l'intégration de l'infrastructure de la Roumanie aux réseaux pan-européens des transports;
- le développement et la modernisation des moyens et des installations de transport pour l'amélioration de la qualité des services, la sécurité de la circulation, des voyageurs et des marchandises;
- l'assurance de la protection et de la conservation de l'environnement;

À la suite de la Décision du Conseil de l'Union européenne, du 10-11 décembre 1999, à Helsinki, par laquelle ont été ouvertes les négociations de l'adhésion de la Roumanie à l'Union européenne, le Gouvernement de la Roumanie a approuvé le **Document de position** révisé pour le chapitre 9 –“Politique dans le domaine des transports” et a ouvert officiellement les négociations pour ce chapitre le 7 juin 2001 (Luxembourg) à l'occasion de la Conférence intergouvernementale pour l'adhésion de la Roumanie.

La majorité des prévisions applicables dans l'acquis communautaire a été transposée dans la législation roumaine et est appliquée.

Ont été mis en place les nouveaux principes et les nouvelles politiques, par lesquels a été réorganisé le Ministère des Transports(actuellement Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement) comme l'instrument de l'administration publique centrale. Ont été réorganisées aussi les 40 unités qui fonctionnent sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement. De même les 35 unités qui fonctionnent sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement ont été ré-organisées.

Ont été réalisées les demandes de consolidation et de libéralisation du marché intérieur, de décentralisation des activités simultanément avec la consolidation du rôle et d'autorité des organismes techniques spécialisés dans la surveillance et le contrôle.

Par les réorganisations techniques et économiques ont été créées 8 compagnies nationales, 5 sociétés nationales et 26 sociétés commerciales (dans les domaines des transports ferroviaires, naval, aérien et de la route) et ont été créées les conditions pour la privatisation des sociétés du secteur auxiliaire.

Par la libéralisation du marché, l'activité dans le domaine des transports est réalisée par les opérateurs de transport organisés dans les compagnies nationales, les sociétés nationales et commerciales avec le capital d'Etat, mixte ou privé. Actuellement sont autorisés, licenciés et effectuent le transport environ 20.000 agents économiques qui découlent des activités des transports ou des activités auxiliaires. Environ 93% des 20.000 agents économiques se trouvent dans le domaine routier, 2% dans le domaine des voies navigables intérieures et 5% dans le transport maritime. Dans le transport aérien 30 opérateurs ont obtenu une licence (8 opérateurs de transport aérien et 22 opérateurs autorisés pour d'autres activités dans le domaine aérien) et dans le transport ferroviaire 9 opérateurs ont obtenu une licence (1 pour le transport public des voyageurs et 8 pour le transport public des marchandises).

L'accès des opérateurs dans l'infrastructure de transport est libre et pas discriminatoire. Les conditions d'utilisation sont assurées, de préférence, par les sociétés nationales qui ont résulté de la réorganisation des sociétés de transports ferroviaires, aériens et navals et par les 2 sociétés pour administration des routes et du Danube.

Sont élaborés des programmes et des projets sur lesquels sont démarrées des actions pour assurer le financement par des sources externes (avec le cofinancement par le budget), pour la modernisation de l'infrastructure et des moyens de transport.

2. Les faits nouveaux concernant la réorganisation des transports

L'activité concernant la réorganisation et la préparation pour la privatisation des unités des transports s'est déroulé dans le contexte des nouvelles dispositions de l'harmonie avec la législation de l'Union européenne.

Le processus de réorganisation est réalisé par étapes, en suivant la création des conditions optimales de rentabilisation, de développement et de modernisation des sociétés nouvelles créées, l'assurance des activités et des services conformes aux besoins actuels et à long terme pour déclencher le processus de privatisation.

Par la réorganisation des 35 Régies sous l'autorité du Ministère des Transports (actuellement Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement) a été stimulé le processus de constitution du marché d'entretien et des réparations de l'infrastructure et des moyens des transports et a été diversifiée l'activité de production industrielle de petite capacité.

En outre, a été soutenu le processus de décentralisation administrative par le transfert à l'administration locale, de certains aéroports, ports fluviaux et actifs spécifiques de l'activité de transport.

Par l'externalisation de certaines structures relatives à l'organisation du Ministère des Transports (actuellement Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement) ont été fondées 3 unités publiques extrabudgétaires dans le domaine de l'autorité technique, de la surveillance et du contrôle pour le transport routier, ferroviaire et naval.

Dans le domaine ferroviaire, la Société Nationale des Chemins de Fer roumaine a été réorganisée, conformément aux prévisions des Directives de l'Union Européenne, adaptées aux conditions concrètes de la Roumanie, en créant 1 compagnie nationale (pour gérer l'infrastructure ferroviaire), 2 sociétés nationales (1 pour le transport des voyageurs et 1 pour le transport des marchandises) et 2 sociétés commerciales (1 pour l'administration de l'excédent des actifs et 1 pour les services financiers comptables et juridiques).

Par la réorganisation ont été réalisés: la séparation, sur la base commerciale, des services de transport public des marchandises et des voyageurs, en éliminant la subvention croisée, la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, l'utilisation efficace et transparente des fonds du budget d'Etat et des fonds par financement externe pour la modernisation et le développement de l'infrastructure publique ferroviaire, la délimitation des actifs utiles pour l'activité de transport public ferroviaire et la valorisation des actifs excédentaires et inutilisables, le commencement du processus de modernisation/de restauration des locomotives et des wagons avec les fonds externes et les fonds du budget de l'Etat et une l'assurance de gestion financière-comptable et juridique différente et homogène pour ces 5 sociétés.

En juillet-août 2000 les activités de la société de l'infrastructure, de la société de transport des voyageurs et de la société de transport des marchandises ont été externalisées et 16 filiales qui seront privatisées ont été créées.

Pour une meilleure organisation et surveillance du transport ferroviaire l'Autorité Ferroviaire Roumaine (AFER) a été créée par l'unification de l'Inspectorat Ferroviaire et du Registre Ferroviaire Roumain.

Dans le domaine aérien, pour un soutien du processus de décentralisation administrative et pour une meilleure gestion des ressources financières 13 aéroports qui ont été sous l'autorité de Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement sont transférés aux conseils locaux.

En 1997 la compagnie TAROM a été réorganisée. La réorganisation a englobé le patrimoine (les aéronefs) et la partie économique, afin de rentabiliser les lignes en abandonnant les lignes non rentables et en ouvrant les nouvelles lignes, tout en améliorant les services à bord et en offrant de nouvelles facilités aux voyageurs.

Dans le projet "La réorganisation de TAROM et la préparation de la société pour la privatisation", financé par le programme PHARE, réalisé par Lufthansa Consulting, Lufthansa Consulting a présenté le Programme de la réorganisation de TAROM, le Plan des affaires pour la période 2002-2005 et le Programme de perfectionnement pour le personnel de TAROM, qui ont été appropriés par le Gouvernement de la Roumanie, en décembre 2001. La privatisation de TAROM débutera en 2005, en fonction de ses résultats économique-financiers.

Dans le domaine routier, le processus de réorganisation s'est effectué en attribuant à des services extérieurs les activités d'entretien courant et périodique de la route et la production industrielle, les activités des constructions d'édifices et de génie civils et par la création de 15 sociétés commerciales ayant appartenu à la Régie autonome, l'Administration nationale des Routes, en créant les conditions pour commercialiser ces activités.

Dans le domaine routier, pour organiser et surveiller le mode de réalisation du transport l'Autorité Routière Roumaine (ARR) a été créée par l'unification de l'Inspectorat Routière Roumain et l'Office Central Routier.

Dans le domaine des canaux navigables certaines activités (qui ont fait partie de la Régie Autonome de l'Administration des Canaux Navigables Constanta et de la Régie Autonome de l'Administration Fluviale du Bas Danube Galati) ont été privatisées également, en créant 6 sociétés commerciales, qui développent l'activité dans un régime de concurrence.

Dans le domaine fluvial 2 sociétés commerciales de transport et 5 sociétés commerciales ont été privatisées pour les opérations portuaires (environ 80% du total des sociétés avec le capital d'Etat).

En outre, le transfert des biens qui appartiennent au domaine public d'Etat vers l'administration des autorités publiques locales (les conseils locaux des villes Sulina, Turnu-Magurele, Zimnicea et Braila) a été effectué.

Dans le domaine maritime, la Régie Nationale d'Administration des Ports Maritimes Constanta a externalisé certaines activités connexes (la surveillance, les constructions) qui ont été assumées par des unités spécialisées.

Pour la surveillance du mode de déroulement de l'activité dans le transport naval, l'Inspectorat de la Navigation Civile a été créé.

Pour l'alignement aux dispositions des Conventions, dont la Roumanie est partie, les actions pour la création des unités d'intervention pour la recherche et la sauvegarde dans le domaine naval ont démarré.

Les réorganisations ont suivi la diminution graduelle de l'intervention de l'Etat et le maintien de certaines mesures d'élimination de dérégulation des transports, l'orientation (par l'octroi des licences et des autorisations) des opérateurs de transport pour la réalisation des performances soulevées et le soutien du financement des opérateurs pour la dotation avec les moyens de transport performants (TAROM, Société de Chemin de Fer des Voyageurs).

3. Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour accroître la sécurité des usagers, du personnel et des tiers et pour atténuer les atteintes à l'environnement portées par les différents modes de transport intérieur

Les mesures/les dispositions prises par le Gouvernement de la Roumanie, respectivement par le Ministère des Transports (actuellement le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement) pour accroître la sécurité des usagers, du personnel et des tiers et pour atténuer les

atteintes à l'environnement portées par les différents modes de transport ont visé **la composante législative et la composante technique**.

La composante législative réside dans la transposition et la mise en place de l'acquis communautaire du domaine des transports dans la législation nationale.

Précisément des actes normatifs ont été adoptés pour réglementer :

- Dans le domaine des automobiles

- les conditions techniques par lesquelles il faut fabriquer les véhicules routiers pour l'admission en circulation sur les routes publiques de la Roumanie –RNTR 2 (pour le niveau des émissions polluantes pour toutes les automobiles s'appliquent les limites EURO 2; les limites EURO 3 s'appliquent pour les automobiles importées en commençant dès le 1.01.2001, l'homologation du modèle et dès le 1.01.2002 pour l'homologation individuelle et pour les automobiles fabriquées en Roumanie en commençant dès le 1.01.2004 l'homologation du modèle et en commençant dès le 1.01.2005 l'homologation individuelle);
- le niveau maximum admis pour le bruit extérieur;
- la protection des voyageurs dans les automobiles en cas de collision latérale ou frontale, qui sera appliquée en commençant dès le 1.01.2003 pour l'homologation de modèle et dès le 1.01.2005 pour l'homologation individuelle.
- les plaquettes d'identification et d'inscription pour les automobiles et leurs remorques, en ce qui concerne les véhicules à deux et trois roues et les tracteurs agricoles et forestiers, qui seront introduites graduellement, entre 2001-2005.
- l'homologation des véhicules routiers, en respectant l'acquis communautaire en ce qui concerne l'harmonisation des législations des États membres pour l'homologation du modèle des véhicules avec moteur et ses remorques avec les modifications et les compléments ultérieurs.

- Dans le domaine des transports intérieurs

- la désignation et la qualification professionnelles des conseillers de sécurité pour le transport routier, ferroviaire et sur les voies navigables intérieures, pour les marchandises dangereuses.
- l'harmonie des contrôles des marchandises aux frontières.

- Dans le domaine des transports routiers

- la désignation et la certification professionnelles des personnes qui dirigent en permanence et effectivement les activités des transports routiers, par lesquelles on met en pratique les prévisions de la Directive de Conseil nr.96/26/CEE et 97/76/CEE concernant

l'accès à la profession de transporteur routier des marchandises et voyageurs et la reconnaissance réciproque des diplômes et des certificats.

- le tableau des fonctions pour le personnel qui travaille dans le transport routier et participe à la sécurité de la circulation, par lequel s'institue l'obligation d'examen médical et psychologique à l'engagement et périodiquement, pour le personnel qui occupe des fonctions spécifiées.
- la certification de l'encadrement des véhicules routiers, immatriculés, dans les règles techniques concernant la sécurité de la circulation routière, la protection de l'environnement et l'utilisation conformément à la destination, par l'inspection périodique-RNTR1, par laquelle on introduit l'obligation de l'inspection périodique annuelle de la pollution, pour les automobiles d'un poids maximal inférieur à 3.5 tonnes, en complétant l'inspection technique périodique qui se déroule une fois tous les deux ans.
- la réalisation des routes concernant les dimensions et les charges maximums admises pour les véhicules routiers qui circulent sur le territoire de la Communauté européenne, englobées dans la Directive du Conseil nr.96/53/CE qui concerne les dimensions maximum admises dans le transport national et international et les charges maximum admises dans le transport international pour certains véhicules routiers qui circulent sur la territoire de la Communauté, ainsi que le niveau des services et du confort pour les personnes qui les utilisent, Réglementés par la Décision du Parlement européen et du Conseil nr.1692/96/CE qui concerne les lignes directrices communautaires pour le développement du réseau trans-européen de transport.

- *Dans le domaine des transports ferroviaires*

- dans le domaine des transports des marchandises dangereuses par chemin de fer, on a établi la composante, les attributions et le Règlement d'organisation et le fonctionnement du Comité interministeriel pour le transport des marchandises dangereuses sur le chemin de fer.
- la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire par laquelle sont établis, dans un mode unitaire, les principes et les procédures concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire.
- la direction des stations de chemin de fer est attribuée au représentant du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, mais les opérateurs des transports peuvent désigner les représentants dans les stations de chemin de fer pour la direction des activités spécifiques, qui s'appellent "chefs de succursale".

- *Dans le domaine des transports combinés*

- la réalisation des règles pour le transport combiné des marchandises, par lesquelles sont assumées les prévisions applicables de la Directive 92/106/CEE en ce qui concerne la détermination des règles communes pour certains transports combinés des marchandises entre les Etats membres.

- Dans le domaine des transports maritimes

- l'adhésion de la Roumanie à la Convention internationale concernant la recherche et la sauvegarde sur la mer-SAR 1979 qui assume les dispositions de la Recommandation de la Commission 83/419/CEE. En 2000 a été réalisé le Système national de la recherche et de la sauvegarde sur la mer par la création d'un centre spécialisé.

- la mise en place des standards internationaux pour la sécurité des navires, la prévention de la pollution et l'assurance des conditions de travail et de vie à bord des navires maritimes, qui utilisent les ports roumains ou qui naviguent dans les eaux nationales, par lesquels sont assumées les prévisions de la Directive du Conseil 95/21 en ce qui concerne l'application des standards internationaux pour la sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de travail et de vie à bord des navires, qui font escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux des Etats membres comme est appliqué un amendement à la Directive du Conseil 42/98 ainsi que les dispositions de la Directive de la Commission 96/40, qui institue un modèle commun de badge d'identité pour les inspecteurs engagés dans l'activité "Port State Control".

- l'adhésion de la Roumanie à la Convention concernant la facilité du trafic maritime international (FAL) adoptée à Londres le 9 avril 1965 par la Conférence internationale concernant la facilité du voyage et du transport maritime modifiée et complétée par les amendements de 1984, 1986, 1989, 1991, 1993, 1994.

- l'adhésion de la Roumanie à la Convention Internationale concernant la préparation, la réponse et la coopération en cas de pollution avec les hydrocarbures 1969, achevée à Londres le 30 novembre 1990 (OPRC 1990).

- l'adhésion de la Roumanie au Protocole de 1992 pour application d'un amendement à la Convention internationale concernant la responsabilité civile pour les préjudices produits en cas de pollution avec les hydrocarbures 1969, achevée à Londres le 27 novembre 1993 (CLC 92).

- la ratification des Conventions adoptées par l'Organisation Internationale du Travail par lesquelles ont été ratifiées les Conventions ILO suivantes :

- Convention nr.92/1949 concernant le logement des matelots
- Convention nr.133/1970 concernant le logement des matelots
- Convention nr.68/1946 concernant l'alimentation des matelots et le service de la nourriture à bord du navire
- Convention nr.22/1926 concernant le contrat d'engagement pour les matelots
- Convention nr.180/1996 concernant la durée du travail des matelots
- Convention nr.166/1987 concernant le rapatriement des matelots

- les critères de compétence et les procédures d'agrégation des organisations pour la classification, l'émission des certifications de conformité avec les accords et les conventions internationales dont la Roumanie est partie assument partiellement les dispositions de la Directive 94/57/CE concernant les règles communes et les standards pour l'inspection des navires et les organismes de contrôle et pour les activités relevant

des administrations maritimes, en application d'un amendement à la Directive de la Commission 97/58.

- l'acceptation des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la protection de la vie humaine sur la mer, achevée à Londres le 1 novembre 1974, par lesquelles sont assumées les dispositions applicables du Règlement nr.2158/93/CEE concernant l'application des amendements à la Convention internationale pour la protection de la vie humaine sur la mer, 1974, et la Convention internationale pour la prévision de la pollution pour les buts définis dans le Règlement nr.613/91/CEE du 4 mars 1991.
- l'acceptation des amendements à l'annexe de la Convention internationale concernant les standards de la préparation des matelots pour le brevet/la certification et l'exécution du service pour le navire, adoptée à Londres le 7 juillet 1978(STCW1978) et le Code concernant le brevet/la certification et l'exécution du service pour le navire (le code STCW), adoptées par l'Acte final de la Conférence des Parties à cette Convention à Londres le 7 juillet 1995, ainsi que les amendements ultérieurs adoptés par la Résolution du Comité de la Sécurité Maritime de l'Organisation Maritime internationale, qui a été publié dans la Page Officielle nr.430/2 de septembre 2000.
- l'adhésion de la Roumanie à la Convention internationale de 1989 concernant la sauvegarde, adoptée à Londres le 28 avril 1989. Cet acte correspond aux recommandations développées dans la Résolution du Conseil du 8 juin 1993 concernant la politique pour les mers sûres.
- les règles techniques concernant l'approbation de type aux équipements et aux produits pour les navires maritimes, prévues par les Conventions internationales auxquelles la Roumanie est Partie, le Code M.T.RNR-EM-2000.
- les instructions d'inspection concernant le système harmonisé d'inspection, le Code M.T. RNR-I/SAIC –2000, applicables aux navires commerciaux maritimes roumains.
- ***Dans le domaine des transports aériens***
 - les règles aériennes concernant la protection de l'environnement RACR-PM sont transposées dans la législation nationale, la grande partie des dispositions des Directives 80/51/CE, 83/206/CE,89/629/CE,92/14/CE,98/20/ CE et du Règlement 925/99/CE.
 - la signature et la ratification le 18 novembre 1999 de la Convention pour l'unification de certaines règles concernant le transport aérien international, établie à Montréal le 28 mai 1999, par laquelle la Roumanie s'est engagée à assumer la grande partie des dispositions du Règlement du Conseil 2027/97/Ce concernant la responsabilité des opérateurs aériens.

Le Code aérien

- le concept opérationnel et la Stratégie de la Roumanie, concernant la gestion du trafic aérien pour la période 2000-2015, conformément aux stratégies et aux concepts spécifiques développés dans l'Organisation européenne EUROCONTROL, dont la Roumanie est Partie.
- l'application du Règlement européen JAR –147- la préparation/l'examen, approuvée pour l'entretien, englobant les exigences pour autoriser les organisations qui préparent et/ou examinent le personnel de certification d'entretien dans l'aviation civile.
- la ratification de la Convention pour l'unification de certaines règles concernant le transport aérien international, adoptée à Montréal, le 28 mai 1999, concernant la responsabilité des opérateurs aériens dans le cas d'accident.

La composante technique pour l'augmentation de la sécurité des transports et pour l'amélioration de l'impact sur l'environnement des divers modes de transports se retrouve dans les progrès techniques concernant la modernisation et le développement des infrastructures, des équipements et des moyens des transports présentés au point 6, en détail.

4. **Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour encourager une utilisation rationnelle de la capacité de transport existante (visant, par exemple, à une meilleure répartition du trafic entre les différents modes de transport ou le transport collectif et le transport individuel), y compris les mesures prises pour encourager l'utilisation des transports publics et limiter celle des véhicules individuels à moteur dans les zones urbaines.**

Le Ministère des Transports (actuellement Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement) a dans la coordination seulement l'activité de transport avec le métro, dans la ville de Bucharest.

Dans ce contexte, les mesures/les actions entreprises dans ce domaine concernant l'extension du réseau de transport (d'une longueur maintenant de 62,95 km, 4 magistrales et 45 stations) ainsi que la dotation avec les moyens modernes des transports (par exemple le trains de métro avec des moteurs pas synchrones actionnés dans le courant alternatif) on fait comme le métro et les moyens de surface assurer une mobilité facile pour tous, avec une vitesse moyenne de déplacement acceptable et un niveau correct de confort.

5. **Mesures visant à encourager une utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports**

Les mesures/les actions entreprises pour la modernisation/le développement des moyens et des équipements de transport (présentés au point 6) ont tenu compte aussi de la rationalisation des consommations énergétiques dans le transport ferroviaire, routier, maritime, fluvial et aérien, en résolvant les problèmes liés à l'énergie d'exploitation et à l'entretien tant dans le processus de transport même que pour ce qui concerne l'énergie utilisée dans les moyens fixes.

II. Aspects économiques, techniques et opérationnels

6. Principaux progrès techniques concernant les infrastructures existantes, le matériel de transport, l'écoulement du trafic, etc., et notamment mesures prises pour assurer l'écoulement du trafic dans les zones urbaines

Les principaux progrès techniques se sont matérialisés dans la modernisation et le développement des infrastructures des transports, la modernisation des équipements et des moyens de transport.

- Dans le domaine de l'aviation civile :

- ont été finalisés les travaux pour la première étape et ont été démarrés les travaux pour la deuxième étape de développement et de modernisation de l'Aéroport International Bucharest-Otopeni, réalisant les terminaux pour les départs et arrivées internationales avec facilités de parcage auto (parking), d'une capacité de 700 places, la réhabilitation des pistes et des balisages

- ont été procurés: des équipements pour l'entretien des pistes (aéroport Timisoara, aéroport Bucharest-Otopeni), les équipements pour la modernisation BALIZAJ lumineux (aéroports Bucharest-Otopeni, Satu-mare, Tirgu-Mures, Cluj-Napoca), les équipements de degivrage (airports Oradea, Arad, Baia-Mare, Cluj-Napoca, Tirgu-Mures), etc.

- ont été finalisés les travaux de modernisation et d'installation d'équipement pour la direction et le contrôle du trafic (la compagnie ROMATSA)

- la modernisation –le centre de direction pour le vol; le radar Thomson Bucharest – Otopeni, APP/TWR Timisoara, le système ATM.

- l'installation- du radar RP –4G Cluj-Napoca

- ont été procurés 9 aéronefs avec un financement externe (2 BOEING 737-707, 7ATR42-500) et ont été loués 3 aéronefs Boeing 737 par la compagnie TAROM

- a été procuré un aéronef de calibrage BEECH KING AIR 350 par l'Autorité Aéronautique Civile Roumaine

-Dans le domaine de la navigation civile :

- en navigation maritime dans le port Constanta ont été finalisés les travaux de : la digue du sud (3,4 km) et la digue du nord (0,35 km), la plateforme de depositaire (3500 mètres carrés), les réseaux d'alimentation en eau (3,25 km), les réseaux des canaux d'eaux ménagères et de pluie (2,5 km) et les territoires gagnés à la mer (90 hectares); suivis de l'accélération du rythme des travaux de terrassement du terminal des conteneurs sur le mole II S mis en fonction : les routes d'accès, les réseaux d'eau et des canaux de raccords électriques, la ligne électrique aérienne, le poste de transformation, et les terrassements; ont été finalisés environ 50 % des travaux d'extension de la plateforme de

parking jusqu'à la base du mole IS dont la surface totale est de 3,430 mètres carrés et en même temps ont été exécutés 257 milliers de mètres cubes de remblai pour le terminal des conteneurs pour le mole IIS.

- pour la navigation fluviale ont été finalisés les travaux de la première étape et l'étape deux pour les protections des bords a été démarrée.

- Dans le domaine des routes et des ponts :

- ont été mis en fonction les objectifs suivants : des ponts, des passages de niveau, des bases d'entretien et d'enlèvement de la neige, des aménagements routiers pour l'amélioration de la circulation à la frontière Albita

- a été finalisée l'étape I (957 km) et ont été démarrés les travaux d'exécution d'étape II (694 Km), pour la réhabilitation des routes nationales, pour : assurer les routes de liaison avec l'ouest de l'Europe, l'extension de réhabilitation des secteurs Bucharest-Urziceni sur le corridor IX (Moldova) et le commencement de la réhabilitation du réseau dans le sud de la Roumanie qui seront finalisés dans le deuxième trimestre 2002.

- ont été démarrés les travaux de l'exécution de l'étape III (343 Km) qui assurent les liaisons avec le nord de la Roumanie, jusqu'à la frontière Sculeni sur la route Buzau-Bacau-Iasi et la majorité de la longueur de corridor IX jusqu'à Albita, qui seront finalisés fin 2002.

- a été finalisée la réhabilitation de l'autoroute Bucharest-Pitesti (96 Km)

- a été assuré le financement et ont été commencés les travaux pour l'autoroute Bucharest-Fetesti qui fait partie du projet de la construction de l'autoroute Bucharest-Constanta.

- Dans le domaine du transport ferroviaire .

- ont été réalisés les travaux de réhabilitation de l'infrastructure (851 km de lignes de chemin de fer, 292 ponts, 69 tunnels), les installations pour les passages à niveau automatiques (BAT) et les installations pour les passages à niveau semi-automatiques (SAT).

- se sont poursuivis les travaux de modernisation des installations de centralisation électrodynamique dans les principales stations de chemin de fer.

- ont été améliorées les conditions de passage à la frontière Giurgiu Nord.

- a été réalisée la dotation de 126 voitures à voyageurs pour les trains de trafic internationale, et

- modernisées 365 voitures à voyageurs (la dotation pour les installations d'air conditionné, les voitures avec 6 places assises individuelles ou tip salon).

- réalisé et homologué le prototype pour les voitures de voyageurs 2 DL pour le transport autotrans et de conteneurs à 20 et 40 TEU.
- 60 wagons RO-LA sont procurés.
- réalisés les travaux de modernisation pour les locomotives de transport de voyageurs (38) et de marchandises (97).
- ***Dans le domaine du transport urbain***
- les travaux de station Gorjului-magistrale I pour le métro de Bucharest et la distance Gare du Nord-1 May de la magistrale I ont été finalisés,
- les installations de dispatcher et de télé mécanique pour le système d'énergie et de trafic pour le magistrale I de métro ont été modernisés.

7. Mesures visant à accroître la rentabilité et la productivité des opérations de transport

En outre les mesures présentées au point 6 ont été entreprises les actions suivantes:

Dans le domaine ferroviaire

- à été introduit le système informatique intégré pour le chemin de fer - le programme IRIS
- ont été procurés les équipements et le software pour la connexion dans le réseau de transmission des données X25 pour les bureaux suivants "Horaire des Trains", et
- les équipements centraux et le réseau de transmission des données pour le Système de Vente des billets et des Réservations des Places Assises de la Gare du Nord,
- mis en place les systèmes informatiques basés sur les classifications statistiques exploitées sur les plateformes IBM RS 6000/580 pour les Décomptes du trafic de voyageurs et de marchandises.
- introduits les affichages électroniques dans les stations de chemins de fer.

Dans le domaine routier

- ont été procurées 5000 automobiles neuves importées (Iveco, Mercedes, Volvo, Renault, Scania, DAF, Pegasso, etc.) pour les transports internationaux de marchandises ; 1500 automobiles conformes aux normes européennes EURO 0 et EURO 1 pour les émissions polluantes et sonores et 3600 sont conformes aux normes EURO 2 et EURO 3. 1500 véhicules sont "second hand" d'importation et conformes aux normes EURO 0 et EURO 1.

- Dans le domaine naval

- le système de la poursuite et de la coordination pour le trafic sur le canal Danube-Mer Noire a été introduit.

10. Identification et localisation des entraves durables au trafic (goulets d'étranglement, saturation de certains axes, difficultés d'écoulement)

Dans les transports routiers domestiques, les obstacles sont dus, la plupart du temps, aux capacités de la circulation dépassées aux entrées et aux sorties des villes et à l'absence des voies de contournement des villes pour les routes ouvertes aux transports internationaux. Pour éviter l'accès des poids lourds dans les localités, le Ministère des Transports (actuellement Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement) a établi un programme de :

- réhabilitation des routes nationales et de construction d'autoroutes
- construction de voies de contournement des villes : Timisoara, Craiova et pour les 5 villes du corridor IV : Pitesti, Sibiu, Sebes, Orastie, Deva, sur une distance de 58 km
- construction d'une route à 4 voies (2 existantes) pour la route nationale DN 5 – Bucuresti – Giurgiu.
- modernisation des frontières : Giurgiu, Bechet, Cenad, Nadlac, Varsand, Bors, Calafat.

III. INFRASTRUCTURE

12. Faits nouveaux concernant la planification ou la réalisation de grands projets d'infrastructure, ainsi qu'une amélioration à apporter aux infrastructures existantes

La planification et la réalisation des grands projets d'infrastructure, ainsi que l'amélioration apportée aux infrastructures existantes ont été basées et sont basées sur les études réalisées grâce à des consultants externes et les stratégies dans le domaine des transports approuvées par le Gouvernement de la Roumanie, sont les suivantes :

- La Réhabilitation des routes nationales
- Le Développement du Programme Nationale pour les Autoroutes
- Le Développement de l'Infrastructure ferroviaire de la Roumanie, pour 2001-2010
- L'amélioration du transport public ferroviaire des voyageurs de la Roumanie pour 2001-2010
- L'amélioration du transport public ferroviaire des marchandises de la Roumanie pour 2001-2005
- La Stratégie globale du développement de nouvelles technologies, de la modernisation et de la réorganisation économique et financière de Métrorex (la compagnie de métro) pour 2001-2004
- L'Evaluation des coûts pour l'adhésion à l'Union européenne

- L'Evaluation de l'Infrastructure nécessaire des Transports en l'Europe Centrale et de l'Est-TINA (1999)
- Les Coûts de l'Infrastructure des transports dans les pays candidats à l'adhésion (1999)
- Les Coûts et les Bénéfices pour l'extension du secteur des Transports (1999)
- Master Plan Général pour les transports de la Roumanie (1999).

13. Progrès de la méthodologie concernant les critères applicables pour établir l'ordre de priorité et la programmation des investissements d'infrastructure

L'identification, la consolidation et la détermination des priorités des projets pour l'investissement dans l'infrastructure des transports sont basées par les Stratégies et les études du point 12.

La hiérarchisation et les étapes de la réalisation, dans le temps, des projets prioritaires ont été basés sur les demandes imposées pour atteindre les objectifs stratégiques assumés par la politique générale du Gouvernement de la Roumanie mais celle spécifique du domaine des transports, ainsi que les possibilités de recouvrement de l'effort financier nécessaire pour leur réalisation.

Par le plan d'aménagement du territoire national approuvé par la Loi nr.71/1996 ont été définies les directions du développement des réseaux nationaux des infrastructures, les plans et les étapes de construction des infrastructures des transports, seront établis sur la base des études de faisabilité et des priorités des Stratégies sectorielles.

Un projet de loi, qui assume intégralement les prévisions de la Décision du Parlement européen du Conseil nr.1692/1996/CE de 23 juillet 1996 en ce qui concerne les lignes directrices communautaires pour le développement du réseau trans-européen de transport sera promu. Par cette loi se définit le réseau paneuropéen de transport pour la Roumanie et son développement jusqu'en 2015.

14. Faits nouveaux concernant le financement des projets d'infrastructure; modalités particulières prévues le cas échéant

Les ressources financières pour le financement des projets de l'infrastructure des transports ont été composées par :

- les sources du budget d'Etat
- les sources des fonds spéciaux, le fonds spécial pour les routes et pour l'aviation civile
- les sources extrabudgétaires, respectivement les revenus propres, les crédits externes remboursables (gérés par l'Etat), les crédits non remboursables pour les projets avec le financement de l'Union européenne (PHARE, ISPA)

La valeur totale des sources financières pour le soutien du programme des investissements et la réhabilitation pour la période analysée a été de 830 millions USD, répartie comme suit :

- budget de l'Etat 10,7 %
- fonds spéciaux 6,6 %
- crédits externes 69,1 %
- sources propres 13,6 %

Pour l'infrastructure des transports nationaux, la principale source de financement a été le cofinancement de IFI (BEI, BERD, BIRD, JBIC), le Gouvernement de la Roumanie et la Commission européenne par le Programme PHARE.

En ce moment se déroule un ample processus de Réglementation du cadre législatif pour le contrat de partenariat public-privé, visant à attirer les investisseurs privés au financement de l'infrastructure des transports.

B. LES DONNEES STATISTIQUES DES TRANSPORTS POUR 1997-2001

a) L'effectif total du personnel utilisé Transport et dépositaire

(Mille personnes)

	1997	1998	1999	2000
	405	361	310	244

b) Investissement total dans l'infrastructure

(Mille USD)

	1997	1998	1999	2000
Rail	49013	51297	31718	39452
Route	516216	547457	470590	579384
Voies navigables	124819	120310	102830	96547
Conduites	212702	223850	108957	*
Aéroports	5338	3347	3398	6218

*sans données

c) Nombre de voyageurs transportés par les modes de transport

(Mille voyageurs)

	1997	1998	1999	2000	2001
Rail	186615	146800	129339	117501	113718
Route	379444	224261	192633	205978	200093
Voies navigables	2035	1923	1654	132	165
Aérien	1034	1008	1048	1282	1278
métro	148027	110913	108644	104815	109605

(Mille voyageurs)

	1997	1998	1999	2000	2001
Aérien total	1034	1008	1048	1282	1278
Aérien intérieur	195	168	139	161	107
Aérien international	839	840	909	1121	1171

Le parcours des voyageurs par modes de transport

(Millions voyageurs -km)

	1997	1998	1999	2000	2001
Rail	15795	13422	12304	11362	10966
Route	13531	8962	8323	7700	7073
Voies navigables	16	13	11	15	19
Aérien	1857	1827	1887	2212	2020

(Millions voyageurs –km)

	1997	1998	1999	2000	2001
Aérien total	1857	1827	1187	2212	2020
Aérien intérieur	71	67	57	62	69
Aérien international	1786	1760	1830	2150	1951

d) Tonnage des marchandises par modes de transport**(Mille tonnes)**

	1997	1998	1999	2000	2001
Rail	93882	76512	62941	71461	72578
Route	637352	313701*	278986	262943	268496
Voies navigables	16024	14856	13976	13102	11342
Maritime	8283	4540	2726	1357	384
Aérien	10	10	8	8	7
Conduites	12829	12480	9275	8808	11335

* A partir de 1998, la sphère et la méthode de recherche sont différents par rapport aux années précédentes, donc les données ne sont pas comparables.

Nombre de tonnes –km

(Millions tonnes-km)

	1997	1998	1999	2000	2001
Rail	24789	19708	15927	17982	16102
Route	21750	15785	13456	14288	18544
Voie navigables	4326	4203	2802	2633	2746
Maritime	34408	20388	12147	5817	1474
Aériens	21	22	20	19	12
Conduites	2296	2258	1636	1392	1770

e) La longueur de réseau**1) La longueur de réseau routier****(Km)**

	1997	1998	1999	2000
Routes publiques	73161	73260	73435	78479
-Routes nationales	14683	14683	14685	14824
-Routes départementals et communales	58478	58577	58750	63655
-Autoroutes	113	113	113	113

2) La longueur de réseau ferroviaire

(Km)

	1997	1998	1999	2000
La longueur des lignes	11380	11010	10981	11015
-avec écartement normal*	10898	10895	10924	10958
-avec écartement étroit	425	58	0	0
-avec écartements large	57	57	57	57
- électrifiées	3943	3929	3942	3950

*La distance entre les lignes est de 1435 mm.

3) La longueur de réseau navigable

(Km)

	1997	1998	1999	2000
Total	1779	1779	1779	1779
-Danube	1075	1075	1075	1075
-les bras secondaires du Danube	524	524	524	524
-le canal Danube-Mer Noire	64	64	64	64
-le canal Poarta Alba-Midia Navodari	28	28	28	28
-le canal Bega	40	40	40	40
-le lac Bicaz	30	30	30	30
-le lac Vidraru	18	18	18	18

4) La longueur des conduites de pétrole et de gaz

(Km)

	1997	1998	1999	2000
La longueur des conduites	1441	1441	1441	1441

f) Les moyens de transport

1) Le matériel roulant ferroviaire

	1997	1998	1999	2000
Locomotives-nombre	4022	3521	3418	3448
Wagons de marchandises- nombre	140929	137086	130569	107708
- capacité en milliers de tonnes	6319	6221	5947	4942
Voitures de voyageurs-nombre	6653	6437	6428	6429
- capacité en milliers de places	459	456	442	447

2) Le matériel roulant routier

(Nombre)

	1997	1998	1999	2000
Autobus	31259	31969	32776	32283
Microbus	12804	13577	14529	15859
Automobiles	2605465	2822254	2980014	3128782
Voitures des marchandises	383516	410132	442160	448601

3) La capacité de transport de la batellerie

	1997	1998	1999	2000
Navires sans propulsion pour le transport de marchandises-nombre	1836	1800	1778	1713
-capacité-milliers tdw	2288	2271	2254	2239
Remorqueurs et pousseurs-nombre	944	936	936	929
-capacité-milliers de chevaux vapeurs	490	488	488	486
Navires pour transport de voyageurs-nombre	142	139	128	111
-capacité-milliers de places	15	16	16	14
