



Conseil économique et social

Distr. générale
18 septembre 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquante-huitième session

Genève, 30 novembre-1^{er} décembre 2015

Point 14 de l'ordre du jour provisoire

Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal

Politiques nationales dans le domaine du transport intermodal

Document soumis par les Gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche, de la République tchèque et de la Roumanie

I. Mandat

1. Conformément à une décision du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE, le Groupe de travail a poursuivi les travaux entrepris par l'ex-Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) en ce qui concerne : a) le suivi et l'analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal; et b) la surveillance de l'application et l'examen de la Résolution d'ensemble CEMT sur les transports combinés (ECE/TRANS/192, par. 90).

2. À sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail a décidé de continuer de veiller à ce que les informations soient tenues à jour et a demandé que le questionnaire soit envoyé de nouveau aux États membres en 2015. Le secrétariat a actualisé le questionnaire, puis l'a envoyé aux parties prenantes au cours du premier semestre 2015. On trouvera ci-après les réponses reçues de l'Allemagne, de l'Autriche, de la République tchèque et de la Roumanie.

3. Suite à l'examen des informations pour 2015 à la présente session du Groupe de travail, le secrétariat publiera ces informations sur le site Web du WP.24, à l'adresse suivante : <http://apps.unece.org/NatPolWP24>.



II. Questionnaire sur les mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal

A. Autriche

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	Dans la politique des transports de l'Autriche, une grande importance est attribuée au transport combiné en vue de résoudre les problèmes actuels et futurs liés au transport de marchandises par route en raison de la situation géographique et topographique de l'Autriche. Du fait de l'augmentation du trafic à l'intérieur des frontières et du trafic de transit, en particulier sur les routes, l'Autriche a rapidement pris des mesures visant à soutenir les modes de transport écologiques tels que le transport ferroviaire ou le transport combiné.
2. Institutions nationales et internationales	
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Les experts autrichiens du Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie participent activement aux travaux que mènent de nombreux groupes de travail qui sont chargés de la coordination des politiques nationales dans le domaine de l'environnement et de l'aménagement du territoire et qui s'occupent également, entre autres choses, des mesures visant à encourager le transport combiné. Il s'agit par exemple des travaux en cours menés dans le cadre de la Convention sur la protection des Alpes (Convention alpine), de la Convention autrichienne sur la planification spatiale, du Comité national sur le climat, du Comité autrichien du développement durable et des équipes spéciales nationales chargées d'élaborer des concepts concernant les infrastructures à moyen et à long terme en tenant compte de tous les modes de transport terrestre.
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Dans le droit fil de la réponse à la question précédente, les spécialistes autrichiens des transports estiment qu'il est très important que les intérêts nationaux soient exposés clairement au sein des organes internationaux de coordination. On mentionnera à titre d'exemple les activités menées actuellement au sein du Groupe des transports dans le cadre de la Convention alpine, les travaux en cours dans les différents groupes d'experts de la Commission européenne chargés des transports et de l'environnement, la poursuite de l'élaboration par l'Union européenne (UE) d'une stratégie du développement durable, les travaux des organes qui examinent les moyens à mettre en œuvre pour veiller au

¹ Pour une description détaillée des objectifs et points à traiter mentionnés dans la Résolution d'ensemble CEMT, voir le document CEMT/CM(2002)3/FINAL. Les objectifs et points à traiter qui figurent dans la Résolution ont été regroupés par le secrétariat (par exemple, les points à traiter « concurrence égale » et « tarification transparente et concurrentielle » sont mentionnés à différents alinéas de la Résolution CEMT).

respect des engagements découlant du Protocole de Kyoto, ainsi que l'ensemble des travaux et des obligations relatifs au Paquet sur le climat et l'énergie à l'horizon 2020 de l'UE, notamment par rapport à la décision de répartition des efforts prise par l'UE dans le domaine du transport terrestre.

L'Autriche participe activement à la mise en place de trois corridors de fret ferroviaire dans le cadre du Règlement (UE) 913/2010, lequel tient compte explicitement des terminaux (ferroviaires, routiers, maritimes et de navigation intérieure) dans le contexte du transport intermodal. Elle coopère avec les pays voisins dans la réalisation des corridors du réseau central RTE-T, en accordant une grande attention aux questions relatives à l'intermodalité.

3. Coûts et prix

3.1 Créer des conditions d'égalité de concurrence entre les différents modes de transport

L'instauration d'une concurrence égale entre les différents modes de transport passe par l'élaboration et la mise en place de systèmes de tarification équitables et rationnels. Cela signifie que les prix doivent être fixés en tenant compte des ressources utilisées et qu'ils devraient refléter tous les coûts externes.

Le dernier amendement à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011) autorise pour la première fois l'internalisation des coûts externes du transport routier liés à la pollution atmosphérique et sonore. L'Autriche a ainsi lancé une procédure d'évaluation interne en vue de l'élaboration d'un amendement à la loi fédérale sur les péages routiers qui permettra de taxer les poids lourds pour les coûts de la pollution atmosphérique et sonore due à leur circulation.

3.2 Mettre en place des interfaces mieux conçues et moins onéreuses entre les modes de transport

(voir la rubrique 10)

4. Réseaux, terminaux et centres logistiques

4.0 Aperçu général

4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable)

L'Autriche applique généralement les normes internationales. Elle a ratifié et mis en application l'AGTC (22 juillet 1993) et elle a signé, mais n'a pas encore ratifié, le Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (13 novembre 1997). Conformément au paragraphe 42 de la loi sur les chemins de fer fédéraux, l'Autriche soutient la planification et la construction d'infrastructures ferroviaires.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et de l'aménagement du territoire aux échelons national, régional et transfrontalier	Le programme d'intégration des terminaux dans le réseau des transports est exécuté en accord avec les gestionnaires des infrastructures. Les procédures de planification intégrée de terminaux dans l'est de l'Autriche sont en cours, sous l'impulsion des Chemins de fer fédéraux (ÖBB) et des provinces concernées. À titre d'exemple, l'agrandissement du terminal trimodal du port de Vienne est en voie d'achèvement. En outre, un nouveau terminal aménagé à Inzersdorf sera mis en service fin 2016.
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	En ce qui concerne les mesures réglementaires visant à améliorer l'accès aux terminaux, voir les rubriques 7.1 et 7.2.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement des terminaux et leurs installations	Allonger les heures d'ouverture dans les terminaux pour les transports non accompagnés (Wels 6 x 24 h, par exemple). Instaurer des horaires d'ouverture 6/7 x 24 h dans les terminaux des routes roulantes (Wels, Wörgl, Brenner). Réalisation de nœuds de transport (« gateways »).
5. Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaire	L'Autriche renforce l'interopérabilité de son réseau sur la base des normes européennes. Elle est notamment déterminée à mettre en œuvre le système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS), conformément à la décision 2012/88/UE et sur la base d'un plan national de déploiement. L'Autriche exploite déjà 420 km de lignes ERTMS L1 et L2 et prévoit d'accroître ce kilométrage, en particulier sur les grands corridors ferroviaires de l'Union européenne.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	L'Autriche a mis en œuvre pour les conducteurs de trains une formation à l'issue de laquelle ceux-ci sont habilités à franchir des frontières. Elle a par ailleurs mis en place des services d'information fluviale (SIF) conformément à la directive 2005/44/CE.
5.3 Autres mesures	Aucune information particulière.
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier aux investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	L'Autriche contribue financièrement à l'acquisition de matériel de transport, à la mise en œuvre de technologies novatrices et à la réalisation d'études de faisabilité des mesures d'application. Le programme pour l'innovation en matière de transport de fret combiné, mis en œuvre entre le 1 ^{er} janvier 2009 et le 31 décembre 2014, prévoyait des mesures financières conséquentes en faveur du transport combiné en Autriche. Il soutenait les investissements dans les installations, les systèmes et les équipements mobiles nécessaires au transport ou à la manutention de marchandises dans le transport combiné.

- La prorogation de ce programme est en cours de préparation.
- L'Autriche contribue aussi financièrement aux investissements dans les terminaux, pour la construction, l'agrandissement et la modernisation des installations de transbordement. Un programme d'appui au développement de connexions entre lignes ferroviaires et terminaux de transfert pour la période 2013-2017 est en cours d'exécution depuis le 1^{er} janvier 2013 et prendra fin le 31 décembre 2017. Les investissements dans les installations et les constructions conçues exclusivement pour le transbordement de marchandises peuvent bénéficier d'aides publiques.
- 6.2 Soutien financier aux activités (activités particulières, initiales, etc.)
- Le Ministère fédéral des transports, des innovations et des technologies (BMVIT) appuie les activités de transport combiné (ainsi que les activités de transport par wagons isolés) des compagnies ferroviaires afin d'assurer un service de grande qualité dans le transport ferroviaire de marchandises. Dans ce cadre, des contrats d'une année sont conclus avec diverses entreprises ferroviaires. Ces contrats prévoient l'octroi d'un soutien financier pour les envois faisant l'objet d'un transport combiné. Pour le transport combiné non accompagné, le montant accordé est fonction du poids et de la taille (ou longueur) des unités de transport intermodales, du type de liaison de transport (liaison nationale, bilatérale ou de transit) et de la distance parcourue en Autriche. Pour le transport combiné accompagné (« route roulante »), il varie en fonction de l'axe sur lequel s'effectue le transport et du moment où il se déroule (jour/nuit).
- 6.3 Soutien fiscal (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)
- Mesures incitatives concernant la taxe sur les véhicules (voir BGBl. 449/1992, tel que modifié en dernier par BGBl. I 13/2014).
- Tous les véhicules nationaux (c'est-à-dire les véhicules à moteur et leurs remorques) excédant 3,5 t sont exonérés de la taxe sur les véhicules si, pendant un mois calendaire donné, ils sont exclusivement utilisés pour des parcours initiaux et terminaux de transport combiné rail-route, c'est-à-dire pour l'enlèvement et la livraison au terminal le plus proche techniquement adapté pour des conteneurs de 20 pieds (environ 6 m de long au minimum), des caisses mobiles ou des semi-remorques transportés par rail. Sur demande, les véhicules nationaux de plus de 3,5 t qui empruntent les routes roulantes ou (dans le cas des semi-remorques) font l'objet d'un transport combiné non accompagné sur le territoire autrichien bénéficient d'un remboursement de 15 % de la taxe mensuelle sur les véhicules pour chaque parcours de transport combiné effectué par rail. Ce remboursement peut aller jusqu'à 100 % de la taxe annuelle sur les véhicules.

7. Mesures de soutien réglementaires

7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation

Exemption de l'interdiction de circuler le week-end et les jours fériés :

Il est interdit aux véhicules à moteur et leurs remorques dépassant 3,5 t ainsi qu'aux véhicules à moteur et leurs remorques dépassant 7,5 t de circuler le samedi de 15 heures à minuit et le dimanche et les jours fériés de midi à 22 heures. Les parcours effectués en transport combiné dans un rayon de 65 km au maximum autour des terminaux suivants ne sont pas visés par cette interdiction : Brennersee, Salzburg-Hauptbahnhof, Villach-Fürnitz, Wels-Verschiebepbahnhof, Wien-Nordwestbahnhof, Wörgl, Graz-Süd CCT, Enns Hafen CCT, Wien Freudenau Hafen CCT, Krems a.d. Donau CCT, Linz Stadthafen CCT, St. Michael CCT, Hall in Tirol CCT, Bludenz CCT et Wolfurt CCT.

Remarque : Deux autres terminaux sont visés dans le texte du règlement, mais ils n'offrent plus de services de transport combiné.

Exemption de l'interdiction de circuler pendant les vacances d'été :

Tous les samedis entre le 28 juin et le 30 août 2014 (les dates de début et de fin de l'interdiction de circuler sont publiées chaque année suffisamment tôt avant le début des vacances), il est interdit aux véhicules à moteur et leurs remorques dépassant 7,5 t de circuler sur certaines routes entre 8 heures ou 9 heures et 15 heures. Les trajets effectués en transport combiné rail-route ou voie navigable-route en provenance ou à destination de la gare ferroviaire ou du port de chargement techniquement adaptés les plus proches ne sont pas visés par cette interdiction.

Exemption de l'interdiction de circuler la nuit :

Les véhicules à moteur dépassant 7,5 t qui ne sont pas conformes aux normes d'émissions sonores applicables aux « véhicules à faible niveau sonore » (lärmarme KFZ) ne sont pas autorisés à circuler entre 22 heures et 5 heures. Les parcours effectués en transport combiné en provenance ou à destination de certaines gares ferroviaires ou de certains ports sur des corridors routiers précisément définis ne sont pas visés par cette interdiction dans les deux sens. Ces gares ferroviaires, ports et corridors sont énumérés dans un décret du Ministère fédéral des transports, de l'innovation et des technologies (« Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des kombinierten Verkehrs », BGBl. n° 1027/1994, tel que modifié par le BGBl. II n° 76/2007).

- | | | |
|-----|---|---|
| 7.2 | Libéralisation des parcours initiaux et terminaux | Dans le cadre des activités de transport combiné, les parcours initiaux et terminaux effectués par route ont été libéralisés pour les véhicules à moteur immatriculés au sein de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen et pourvus d'une licence communautaire, conformément à la législation de l'Union européenne (en particulier le Règlement (CE) n° 1072/2009). En outre, conformément à un décret du Ministère fédéral des transports, de l'innovation et des technologies, certains corridors routiers pour les trajets initiaux et terminaux des liaisons par route roulante jusqu'à certains terminaux peuvent être empruntés sans autorisation (c'est-à-dire qu'aucune autorisation bilatérale de transport routier de marchandises n'est nécessaire sur ces tronçons, sous réserve qu'il s'agisse d'un parcours de départ ou d'arrivée effectué par route pour les liaisons par route roulante). Ainsi, dans un rayon de 70 km autour du terminal de Wels, aucune autorisation n'est exigée pour effectuer les parcours initiaux et terminaux de chargement et de déchargement, à condition d'emprunter une route roulante. |
| 7.3 | Des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI) | Conformément à la loi sur les véhicules à moteur (BGBl. 267/1967 tel que modifié en dernier par BGBl. Teil I n° 87/2014), par. 4, sect. 7a, le poids total autorisé en charge des véhicules à moteur et de leurs remorques utilisés pour les parcours routiers initiaux et terminaux dans le transport combiné ne doit pas dépasser 44 t (contre 40 t pour le transport routier en général) (le transport combiné est défini au paragraphe 2, sect. 1, al. 40 de la loi sur les véhicules à moteur). |
| 7.4 | Simplification du contrôle des documents | Comme indiqué dans d'autres rubriques du présent document (voir les rubriques 7.2 et 7.3, par exemple), le transport combiné en Autriche bénéficie d'un certain nombre de privilèges. C'est pourquoi il doit être prouvé au moyen des documents appropriés qu'une opération de transport combiné relève bien de ce type de transport. |
| 7.5 | Systèmes de bonus pour le transport intermodal | De nombreux accords bilatéraux sur le transport routier de marchandises comportant des protocoles additionnels pour la promotion du transport combiné ont été conclus. Ces protocoles disposent, entre autres mesures particulières, que des permis supplémentaires seront délivrés aux pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne pour le transport de marchandises par route dans le cas de la circulation sur une route roulante pour entrer en Autriche, y transiter et en sortir. |
| 7.6 | Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier | Dans la réglementation, il n'y a pas de tolérances en ce qui concerne le poids maximal autorisé des véhicules. C'est pourquoi toute infraction est en principe répréhensible. La loi sur les véhicules à moteur permet en outre d'imposer des sanctions plus strictes (consistant |

Objectifs et points à traiter ¹	Explications
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	<p>par exemple à immobiliser le véhicule) si la sécurité routière est compromise, ce qui peut être le cas pour diverses raisons. Dans tous les cas, on considère que la sécurité routière est compromise si le poids du véhicule dépasse de plus de 2 % le poids total maximal autorisé ou si la charge par essieu dépasse de plus de 6 % la charge maximale autorisée.</p> <p>Selon le droit du travail autrichien, le temps que le conducteur d'un camion passe sur un train de route roulante est considéré comme un temps de repos.</p>
8. Activités de transport	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	Le réseau ferré autrichien est librement accessible.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de voies navigables	L'Autriche a libéralisé l'accès à son réseau de voies navigables conformément à l'acquis communautaire de l'Union européenne et à la Convention de Belgrade.
9. Suivi du marché	
9.1 Veiller à la disponibilité de données cohérentes et fiables	<p>En ce qui concerne le transport combiné, Statistics Austria collecte des données par mode de transport, conformément aux Règlements UE 70/2012 (route), 91/2003 (rail) et 1365/2006 (voies navigables). S'agissant des statistiques ferroviaires, l'Autriche collecte des données plus détaillées sur le transport par unités de transport intermodales que ce qui est requis par la réglementation de l'UE. Le Ministère autrichien des transports, des innovations et des technologies recueille des données détaillées sur la circulation transalpine, notamment des statistiques sur le transport combiné et des données sur les routes roulantes.</p>
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	<p>Les goulets d'étranglement qui existent dans le réseau ferroviaire sont analysés conjointement par le Ministère autrichien des transports, des innovations et des technologies et le principal acteur dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire, à savoir ÖBB-Infrastruktur AG. Le Ministère fournit des prévisions pour la demande de transport et ÖBB-Infrastruktur AG utilise des modèles pour l'analyse des affectations et des capacités. Les résultats des analyses ont contribué dans une large mesure à la conception du réseau pour 2025 et au-delà (« Zielnetz 2025+ »), et peuvent être consultés dans le rapport du projet.</p>
9.3 Ouvrir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	<p>N'ayant pas de littoral, et donc pas de centre de promotion du transport maritime à courte distance, l'Autriche s'intéresse principalement aux chemins de fer et aux voies navigables. Toutefois, elle s'intéresse également au développement du concept des « autoroutes de la mer » (proposé pour la première fois en 2001 dans le Livre blanc sur les transports de la Commission européenne comme une « véritable alternative concurrentielle au transport terrestre » et réaffirmé</p>

10. Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport

à l'occasion de l'examen à mi-parcours en 2006), dans la mesure où il vise à mettre en place en Europe de nouvelles chaînes logistiques intermodales maritimes. Ces chaînes pourraient offrir des solutions plus durables (et aussi plus rentables) que les réseaux de transport purement routiers.

Le programme de recherche consacré à la mobilité du futur est axé sur la recherche de solutions intégrées conçues pour façonner le système de mobilité du futur, c'est-à-dire un système dans lequel les besoins sociaux, environnementaux et économiques sont pris en compte de façon équilibrée. L'approche de l'intégration autorise la conception de systèmes qui favorisent dans une large mesure la mobilité tout en réduisant au minimum les effets négatifs des transports. Les interactions complexes inhérentes aux systèmes de transport nécessitent des recherches interdisciplinaires qui doivent déboucher sur des innovations techniques et sociales. Le programme de recherche est donc centré sur les nouveaux marchés des solutions qui répondent en tout point aux besoins de la société.

Objectifs et thèmes du programme de recherche :

Résoudre les grands problèmes sociaux, environnementaux et économiques répartis selon quatre thèmes.

Un appui est apporté à l'innovation dans le transport de passagers et le transport de marchandises, fondée sur les besoins des utilisateurs. Un appui est également apporté à l'innovation technique dans les infrastructures des transports et dans les véhicules. Une fois combinés, ces appuis favorisent les synergies destinées à répondre aux enjeux actuels de la mobilité et contribuent à mettre en place un cadre durable, orienté vers le futur, pour la recherche sur la mobilité.

Détails du programme de recherche :

- Période : 2012-2020;
- Budget annuel : 13 à 19 millions d'euros;
- Bénéficiaires : universités et groupes de recherche en dehors des universités, entreprises, organisations non gouvernementales et organismes publics, y compris les entreprises de transport;
- Pays concernés : Autriche (principalement), sachant qu'une participation internationale est envisageable;
- Mesures : appels semestriels de propositions thématiques (avec mise en concurrence des

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
	propositions), activités de renforcement des réseaux, diffusion et appui au lancement de produits sur le marché; <ul style="list-style-type: none"> • Projets recevables : travaux de recherche collectifs axés sur des applications.
11. Opérateurs des chaînes de transport intermodal	
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	L'Autriche participe avec l'Allemagne et l'Italie à la plateforme pour le corridor du Brenner.
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Aucune information particulière.
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Aucune information particulière.
11.4 Encourager l'utilisation de trains-blocs entre les terminaux	En ce qui concerne le soutien financier apporté aux activités, voir la rubrique 6.2. Aucun soutien additionnel pour les trains-blocs n'est prévu.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisé bien conçus et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Il n'existe en Autriche aucun programme axé uniquement sur des « systèmes d'échange de données informatisé bien conçus et compatibles ». Des systèmes de ce type sont toutefois prévus dans divers dispositifs d'appui tels que le programme d'innovations pour le transport combiné de fret ou le programme consacré à la mobilité du futur.

B. République tchèque

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	Le transport intermodal (combiné) figure parmi les priorités de la politique des transports de la République tchèque pour la période 2014-2020. Dans le cadre de la politique des transports, il est prévu de construire des terminaux multimodaux publics conformément aux spécifications de l'AGTC, lesquels devraient être intégrés au réseau central de transport (RTE-T) en tant qu'éléments des corridors de fret selon le Règlement (CE) 913/2010.
2. Institutions nationales et internationales	
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	La politique de la République tchèque en matière de transport est élaborée conformément à la stratégie nationale de développement durable. L'un de ses objectifs est de réduire l'incidence négative des transports sur l'environnement et la santé publique. La politique des transports est régulièrement actualisée. Pour la période 2014-2020, elle est fondée principalement sur la politique européenne des transports

	(le Livre blanc de l'UE) et sur le document « Europe 2020 – Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive ». La politique des transports est un instrument qui doit permettre d'atteindre les objectifs de l'UE en ce qui concerne la cohésion communautaire et la construction du réseau RTE-T.
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	La politique de la République tchèque en matière de transport s'appuie sur les documents européens pertinents et vise la croissance économique et le développement durable. Pour la période 2014-2020, elle est fondée principalement sur la politique européenne des transports (le Livre blanc de l'UE) et sur le document « Europe 2020 – Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive ». La politique des transports est un instrument qui doit permettre d'atteindre les objectifs de l'UE en ce qui concerne la cohésion communautaire et la construction du réseau RTE-T (notamment les projets prioritaires n ^{os} 22, 23 et 25). Par ailleurs, la politique de développement local est liée aux documents relatifs à l'aménagement du territoire en Europe centrale.
3. Coûts et prix	
3.1 Créer des conditions d'égalité de concurrence entre les différents modes de transport	L'instauration d'une concurrence égale entre les différents modes de transport passe par la mise en place de systèmes de tarification équitables et rationnels pour les transports routiers. Il est donc important d'étendre le système du péage électronique pour le réseau routier, en tenant compte de tous les coûts externes. La législation communautaire sera appliquée.
3.2 Mettre en place des interfaces mieux conçues et moins onéreuses entre les modes de transport	L'un des objectifs du programme national pertinent est de promouvoir le transport intermodal (appui à la construction et à l'extension de terminaux intermodaux).
4. Réseaux, terminaux et centres logistiques	
4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable)	La République tchèque a ratifié l'AGTC et son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable. En outre, elle met en œuvre les plans de développement des réseaux ferroviaires élaborés par l'UE et l'UIC. Les normes internationales sont appliquées dans le cadre de la modernisation des quatre corridors nationaux de transit ferroviaire, qui correspondent aux principales voies ferrées AGC et AGTC. La modernisation de la voie navigable E20 sur l'Elbe et la Vltava se déroule conformément à l'Accord AGN. Remarque : La modernisation ou la construction d'un terminal s'effectue autant que possible dans le respect des normes de l'AGTC.
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et de l'aménagement du territoire aux échelons	Dans le cadre du programme national de promotion du transport intermodal, un appui est apporté à la construction et à l'extension de terminaux intermodaux

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
national, régional et transfrontalier	sur les sites qui offrent un potentiel de croissance du transport intermodal (international).
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	L'accès aux terminaux ne doit pas faire l'objet d'une quelconque discrimination.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement des terminaux et leurs installations	Dans le cas des terminaux privés, ces mesures doivent être prises par les propriétaires (opérateurs) uniquement.
5. Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaire	<p>Le plan national de mise en œuvre du système ERTMS a été validé en septembre 2007 et actualisé en février 2015. Il est centré sur deux composantes essentielles, à savoir le système de communication GSM-R et le Système européen de contrôle des trains (ETCS).</p> <p>Le système GSM-R est en service sur 1 132 km de voies ferrées. D'ici à 2020, il devrait l'être sur tous les corridors RTE-T sur le territoire de la République tchèque.</p> <p>Un projet pilote ETCS a été exécuté sur le tronçon Poříčany-Kolín (ligne C-E 61). En outre, il a été décidé de mettre en œuvre le niveau 2 (L2) sur les corridors de transit nationaux. L'équipement de niveau 2 est en cours d'installation sur le tronçon Kolín-Břeclav (ligne C-E 61). D'ici à 2020, il devrait l'être sur tous les corridors de transit nationaux.</p>
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	<p>Voir la rubrique 5.1.</p> <p>Conformément à la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires et aux Règlements connexes de la Communauté européenne sur les principales dispositions concernant les services SIF, ces services sont assurés et développés sur le territoire de la République tchèque.</p>
5.3 Autres mesures	Les circuits à 25 Hz et à 50 Hz sur les principales lignes ferroviaires sont en cours de remplacement aux fins de l'interopérabilité.
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier aux investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	<p>Le programme de promotion du transport intermodal, dans le cadre duquel un appui est apporté à la construction et à l'extension de terminaux intermodaux, fait actuellement l'objet d'une notification à la Commission européenne.</p> <p>Un programme d'appui à l'acquisition d'unités de transport intermodales va être établi.</p>
6.2 Soutien financier aux activités (activités particulières, initiales, etc.)	Aucune information particulière.

Objectifs et points à traiter ¹	Explications
6.3 Soutien fiscal (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	Réduction de la taxe routière annuelle (de 100 %) pour les véhicules exclusivement utilisés aux fins des parcours initiaux et terminaux et (de 25 % à 90 %) pour ceux qui effectuent le nombre de parcours considéré dans le cadre d'un transport combiné (conformément aux dispositions en vigueur de la loi n° 16/1993 coll., sur la taxe routière).
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Les véhicules routiers utilisés dans le transport combiné peuvent emprunter les routes qui mènent de l'expéditeur au terminal de transport combiné le plus proche ou de ce dernier au destinataire sans restrictions tout au long de l'année (voir la section 43 3) de la loi n° 361/2000 coll.).
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Le transport routier de marchandises a été complètement libéralisé pour les véhicules à moteur immatriculés au sein de l'Union européenne.
7.3 Des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	Aucune information particulière.
7.4 Simplification du contrôle des documents	Aucune information particulière.
7.5 Systèmes de bonus pour le transport intermodal	Aucune information particulière.
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	Aucune tolérance n'est prévue dans la réglementation.
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Aucune information particulière.
8. Activités de transport	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	Le libre accès est garanti aux opérateurs qui ont les compétences appropriées et qui remplissent les conditions techniques pour effectuer des transports ferroviaires.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de voies navigables	Le libre accès est garanti aux opérateurs qui ont les compétences appropriées et qui remplissent les conditions techniques pour effectuer des transports par voie navigable.
9. Suivi du marché	
9.1 Veiller à la disponibilité de données cohérentes et fiables	Des statistiques cohérentes et fiables sur le transport combiné sont disponibles. Certaines données commerciales et financières sont très sensibles et ne sont donc pas communiquées par les opérateurs.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Les goulets d'étranglement sont connus. Transport ferroviaire : La plupart des nœuds sur les quatre corridors nationaux de transit ferroviaire, c'est-à-dire sur les lignes C-E 40, (C-E 55), C-E 61, C-E 551 et C-E 65. Pour nombre

Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	<p>d'entre eux toutefois, il est désormais possible d'accroître la capacité. Il existe d'autres goulets en raison du gabarit de chargement insuffisant (principalement du fait de tunnels) ou de la longueur insuffisante des voies dans les gares.</p> <p>Transport routier :</p> <p>Une grande partie de l'autoroute D1, un tronçon de l'autoroute D8 dans le nord de la Bohême, des sections à quatre voies manquantes sur les principales routes internationales et nationales, et le périphérique inachevé de Prague.</p> <p>Transport par voie navigable :</p> <p>Une section de l'Elbe entre la frontière et Ústí n. L. (environ 40 km).</p>
9.3 Ouvrir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	<p>La République tchèque est un pays sans littoral qui ne fait pas de transport maritime à courte distance. Elle n'a donc pas ouvert de bureau d'information sur ce type de transport.</p>
10. Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	<p>Les principales conditions du renforcement de la mise en œuvre du principe de comodalité sont réunies dans la politique des transports. Il s'agit en particulier de développer l'infrastructure ferroviaire, notamment en augmentant la capacité de transport de marchandises et en installant des systèmes télématiques.</p>
11. Opérateurs des chaînes de transport intermodal	
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	<p>Promotion indirecte à l'occasion de réunions de groupes de travail et de conférences internationales auxquelles participent des représentants du Ministère des transports.</p>
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	<p>Voir la rubrique 11.1.</p>
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	<p>Aucune information particulière.</p>
11.4 Encourager l'utilisation de trains-blocs entre les terminaux	<p>Voir la rubrique 11.1.</p>
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisé bien conçus et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	<p>Aucune information particulière.</p>

C. Allemagne

Objectifs et points à traiter ¹	Explications
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	L'un des principaux objectifs de la politique des transports de la République fédérale d'Allemagne est d'augmenter la part du transport ferroviaire et fluvial, respectueux de l'environnement, face à la croissance générale du volume de marchandises à transporter. À cette fin, elle doit disposer d'un système de transport intégré. Dans ce contexte, le transport combiné est primordial, car il permet de reporter une grande partie du trafic routier vers le rail et les voies navigables, dans la mesure du possible.
2. Institutions nationales et internationales	
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Les experts du Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques ou d'autres ministères participent aux activités que mènent de nombreux groupes chargés de la coordination des politiques nationales ou d'autres groupes en rapport avec le transport combiné.
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Les experts des transports jugent très important que les intérêts de l'Allemagne soient exposés clairement au sein des organes internationaux de coordination. L'Allemagne s'emploie à aménager six corridors de fret ferroviaire conformément aux dispositions des Règlements (UE) n° 913/2010 et n° 1316/2013 (CEF), qui traitent du transport intermodal, et notamment des terminaux. Elle participe en outre à la réalisation des corridors du réseau central RTE-T.
3. Coûts et prix	
3.1 Créer des conditions d'égalité de concurrence entre les différents modes de transport	L'Allemagne encourage la concurrence égale, notamment par des mesures macroéconomiques et par un soutien financier au transport combiné (voir les rubriques 6.1 à 6.3). Les coûts externes de la pollution atmosphérique sont pris en compte dans le dispositif de taxation des poids lourds (voir l'annexe 1 de la loi fédérale sur les péages autoroutiers [Bundesfernstraßenmautgesetz]).
3.2 Mettre en place des interfaces mieux conçues et moins onéreuses entre les modes de transport	Le soutien (financier) dont bénéficient les terminaux de transport combiné permet d'optimiser les opérations de transbordement entre les modes de transport.
4. Réseaux, terminaux et centres logistiques	
4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable)	L'Allemagne a ratifié l'AGTC, mais n'a pas ratifié son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et de l'aménagement du territoire aux échelons national, régional et transfrontalier	Les tâches de planification et de détermination des sites pour les terminaux de transport combiné sont effectuées par les opérateurs du secteur, compte tenu des différences existant entre les réglementations régionales, particulièrement en ce qui concerne la construction et la planification, ainsi que des conditions locales.
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	La promotion du transport combiné passe par des mesures macroéconomiques et par un soutien financier à ce type de transport (voir les rubriques 6.1 à 6.3).
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement des terminaux et leurs installations	En principe, la promotion du transport combiné par un soutien financier est limitée aux investissements (voir la rubrique 6.2 pour les exceptions).
5. Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaire	La mise en œuvre de mesures ponctuelles relève de la responsabilité des entreprises privées. Les pouvoirs publics définissent le cadre juridique qui s'impose et apportent un soutien financier dans certains cas. L'Allemagne renforce l'interopérabilité de son réseau conformément aux normes européennes. Il est notamment prévu d'installer le système ERTMS dans le cadre de plusieurs projets.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	La directive 2005/44/CE établit un cadre pour la mise en œuvre et l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires, en vue de renforcer la sécurité et l'efficacité du trafic fluvial, ainsi que le respect de l'environnement, et de faciliter les interfaces avec d'autres modes de transport. Afin de fournir des services harmonisés, interopérables et ouverts d'aide à la navigation et d'information sur le réseau de voies navigables de la Communauté, des exigences et des spécifications techniques communes ont été introduites. Les directives pour les SIF et les spécifications techniques pour l'ECDIS intérieur, les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, les avis à la batellerie et les systèmes de suivi et de repérage ont été établies. Ces dernières années, le Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques a lancé deux programmes d'appui financier en vue de la mise en service de systèmes d'information en temps réel pour les clients des chemins de fer.
5.3 Autres mesures	Aucune information particulière.
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier aux investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	Financement des terminaux de transport combiné de la Deutsche Bahn AG (compagnie de chemins de fer allemande) et d'autres entreprises privées (ports et compagnies de chemins de fer privés, par exemple).

6.2 Soutien financier aux activités (activités particulières, initiales, etc.)	Le Gouvernement fédéral encourage le transport combiné en accordant des subventions pour la construction de nouveaux terminaux intermodaux de grande capacité et la modernisation des terminaux existants (rail/route ou voies navigables/rail/route). Ces subventions sont versées soit au titre de la loi fédérale sur la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, si les installations sont des terminaux exploités par la DB Netz AG, soit sur la base de la directive de 1998 visant à promouvoir les installations de transbordement nécessaires au transport combiné. Cette directive a été révisée cinq fois et sera soumise pour examen à la Commission européenne, qui devra vérifier qu'elle est conforme aux règles en matière d'aide publique. La directive actuelle sur le financement des terminaux de transport combiné appartenant à des opérateurs privés est entrée en vigueur en janvier 2012 et sa mise en œuvre prendra fin le 31 décembre 2015. Une version révisée de ce texte entrera en vigueur en janvier 2016.
6.3 Soutien fiscal (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	Aucune information particulière. Exemption de la taxe sur les véhicules à moteur pour les véhicules exclusivement utilisés aux fins des parcours initiaux et terminaux (voir par. 3, al. 9 de la loi sur la taxe sur les véhicules à moteur [Kraftfahrzeugsteuergesetz]). Remboursement de la taxe sur les véhicules à moteur pour les véhicules utilisés dans le cadre du ferrotage (voir par. 4 de la loi sur la taxe sur les véhicules à moteur).
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Exemption de l'interdiction de circuler le week-end et les jours fériés (voir par. 30, al. 3 du Règlement sur la circulation [Straßenverkehrsordnung]).
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	En ce qui concerne les opérations de transport combiné qui donnent lieu au franchissement de frontières, les parcours initiaux et terminaux ont été libéralisés pour les véhicules immatriculés au sein de l'UE ou de l'Espace économique européen.
7.3 Des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	Le poids maximal autorisé a été porté à 44 t pour les parcours routiers initiaux et terminaux (voir 53. Ausnahmeverordnung zur StVZO, par. 1).
7.4 Simplification du contrôle des documents	Aucune information particulière.
7.5 Systèmes de bonus pour le transport intermodal	Aucune information particulière.
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	En principe, toute infraction à la limite de poids pour les véhicules doit être sanctionnée (contravention).

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Dans le cas des autoroutes ferroviaires, le temps que les conducteurs passent dans le train est décompté de leurs heures de repos journalières.
8. Activités de transport	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	L'accès au réseau ferroviaire de l'Allemagne est libre. L'accès aux terminaux de transport combiné ayant bénéficié d'un financement public pour la construction doit être autorisé sans discrimination.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de voies navigables	L'accès aux voies navigables est libre. L'accès aux terminaux de transport combiné ayant bénéficié d'un financement public pour la construction doit être autorisé sans discrimination.
9. Suivi du marché	
9.1 Veiller à la disponibilité de données cohérentes et fiables	Les données sur le transport combiné sont recueillies par le Bureau fédéral de la statistique (Statistisches Bundesamt – destatis). L'Office fédéral du transport de marchandises collecte des données sur le transport combiné, la répartition du trafic par mode de transport et le développement économique du secteur des transports. Les données sont publiées deux fois par an dans un rapport sur le suivi du marché. Des données cohérentes et fiables sont également collectées lors de l'établissement du plan fédéral d'infrastructure pour les transports.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Les goulets d'étranglement sont mis en évidence lors de l'établissement du plan fédéral d'infrastructure pour les transports.
9.3 Ouvrir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	L'Allemagne a ouvert un centre de promotion du transport maritime à courte distance et de la navigation intérieure (SPC) à Bonn.
10. Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Des systèmes innovants peuvent déjà être financés dans le cadre de la directive sur le financement des terminaux de transport combiné appartenant à des opérateurs privés.
11. Opérateurs des chaînes de transport intermodal	
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	L'Allemagne encourage l'utilisation des modes de transport respectueux de l'environnement. En principe, elle ne réglemente pas expressément la répartition modale.
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Pour des raisons de sécurité, le choix du mode de transport, mentionné ci-dessus à la rubrique 11.1, est restreint dans le cas du transport de certaines marchandises dangereuses (Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB), par. 35).
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Voir les rubriques 11.1 et 11.2.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
11.4 Encourager l'utilisation de trains-blocs entre les terminaux	Voir les rubriques 11.1 et 11.2.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisé bien conçus et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	L'Allemagne appuie volontiers l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisé bien conçus et compatibles.

D. Roumanie

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>Le Ministère roumain des transports s'emploie continuellement à moderniser et à développer les infrastructures des transports ainsi que les liaisons européennes et internationales. Il a achevé d'élaborer le Plan directeur général pour les transports en Roumanie pour la période 2015-2030, lequel a été soumis à la Commission européenne pour approbation.</p> <p>S'agissant du transport intermodal, le Plan directeur comprend des propositions de projets visant à favoriser et à développer ce mode de transport qui respecte l'environnement et contribue à la préservation de l'infrastructure routière.</p>
2. Institutions nationales et internationales	
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Le Plan directeur général pour les transports est un document de nature stratégique qui a pour objet le développement des infrastructures des transports routier, ferroviaire, par voie navigable, aérien et multimodal (intermodal) conformément aux besoins de développement du pays, à ses objectifs de développement et aux objectifs de développement économique régional de l'UE. Avec ce plan, la Roumanie dispose d'un instrument de développement d'infrastructures sur la période 2015-2030 qui est complet et bien fondé pour les principaux modes de transport. Le Plan comprend une série d'initiatives programmées, à savoir des propositions d'amélioration des infrastructures ainsi que des propositions concernant la maintenance, la gestion, l'exploitation et la sécurité.
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	La Roumanie participe activement au renforcement de la coordination internationale des politiques, au sein des organisations internationales.
3. Coûts et prix	
3.1 Créer des conditions d'égale concurrence entre les différents modes de transport	Les tarifs applicables aux transports ne font l'objet d'aucune restriction.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
3.2 Mettre en place des interfaces mieux conçues et moins onéreuses entre les modes de transport	Les opérateurs prennent des mesures visant à mettre en place des interfaces mieux conçues et moins coûteuses entre les modes de transport.
4. Réseaux, terminaux et centres logistiques	
4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable)	En 1991, la Roumanie est devenue Partie contractante à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), et son Parlement a ratifié ce texte par la loi n° 8/1993. En 1999, la Roumanie a adhéré au Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable. Le Ministère roumain des transports appuie le développement et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire conformément à la stratégie nationale et au Plan directeur général pour les transports.
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et de l'aménagement du territoire aux échelons national, régional et transfrontalier	Dans le Plan directeur général pour les transports, il est indiqué que pour disposer d'une offre concurrentielle en ce qui concerne le transport multimodal, la Roumanie doit se doter d'un réseau de terminaux multimodaux modernes, adaptés à l'évolution future de la demande. En plus de ce qu'il propose pour faciliter la croissance des flux d'importation et d'exportation passant par le port de Constanta (en augmentant la capacité de manutention de conteneurs au cours des dix prochaines années, afin de répondre au développement du marché), le Plan recommande de moderniser le terminal existant et de construire de nouveaux terminaux multimodaux. L'objectif visé est l'établissement d'un réseau de terminaux en accès libre gérés de façon efficace par des entreprises privées. Actuellement, les efforts portent sur les sites existants, certains étant gérés dans de bonnes conditions par le secteur privé. Ailleurs, il faut remettre à neuf ou reconstruire entièrement les terminaux. Tous les terminaux contribueront au trafic international. Toutefois, ceux de Timișoara et d'Iași seront des points d'entrée internationaux en raison de leur situation géographique, à l'ouest et à l'est du pays. Le terminal d'Iasi est équipé d'installations de changement d'écartement permettant aux opérateurs d'atteindre des destinations en Ukraine, en Fédération de Russie et dans une grande partie de l'Europe de l'Est. D'autres terminaux ont été choisis pour leur situation permettant de desservir les principaux centres de production industrielle et d'activités économiques, notamment Craiova, Cluj-Napoca, Turda, Bacau et Suceava.

4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Si l'on tient compte également des terminaux prévus à Giurgiu et à Galați (voies navigables, rail et route), la Roumanie disposera d'un réseau complet de terminaux multimodaux reliés à des lignes ferroviaires remises à neuf et pourra ainsi proposer une offre concurrentielle de services rapides et fiables qui pourrait se substituer durablement au transport routier.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement des terminaux et leurs installations	L'objectif visé est l'établissement d'un réseau de terminaux en accès libre gérés de façon efficace par des entreprises privées. Actuellement, les efforts portent sur les sites existants, certains étant gérés dans de bonnes conditions par le secteur privé. Ailleurs, il faut remettre à neuf ou reconstruire entièrement les terminaux. Tous les terminaux contribueront au trafic international. Toutefois, ceux de Timișoara et d'Iași seront des points d'entrée internationaux en raison de leur situation géographique, à l'ouest et à l'est du pays. Le terminal d'Iasi est équipé d'installations de changement d'écartement permettant aux opérateurs d'atteindre des destinations en Ukraine, en Fédération de Russie et dans une grande partie de l'Europe de l'Est. D'autres terminaux ont été choisis pour leur situation permettant de desservir les principaux centres de production industrielle et d'activités économiques, notamment Craiova, Cluj-Napoca, Turda, Bacau et Suceava.
5. Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaire	L'objectif visé est l'établissement d'un réseau de terminaux en accès libre gérés de façon efficace par des entreprises privées. Actuellement, les efforts portent sur les sites existants, certains étant gérés dans de bonnes conditions par le secteur privé. Ailleurs, il faut remettre à neuf ou reconstruire entièrement les terminaux. Tous les terminaux contribueront au trafic international. Toutefois, ceux de Timișoara et d'Iași seront des points d'entrée internationaux en raison de leur situation géographique, à l'ouest et à l'est du pays. Le terminal d'Iasi est équipé d'installations de changement d'écartement permettant aux opérateurs d'atteindre des destinations en Ukraine, en Fédération de Russie et dans une grande partie de l'Europe de l'Est. D'autres terminaux ont été choisis pour leur situation permettant de desservir les principaux centres de production industrielle et d'activités économiques, notamment Craiova, Cluj-Napoca, Turda, Bacau et Suceava.
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaire	La Roumanie a transposé toutes les directives de l'Union européenne (UE) relatives à l'interopérabilité. Les nouveaux projets de construction ou de modernisation d'infrastructures ferroviaires doivent tous être conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	<p>La mise en œuvre du système ERTMS est prévue dans tous les nouveaux projets de modernisation des infrastructures ferroviaires.</p> <p>Les systèmes d'information électroniques font continuellement l'objet d'améliorations.</p>
5.3 Autres mesures	–
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier aux investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	<p>Le Ministère roumain des transports appuie la modernisation des corridors IV et IX qui empruntent le territoire de la Roumanie et qui sont visés par les Accords AGC et AGTC.</p> <p>Conformément à la législation roumaine, les investissements dans les infrastructures ferroviaires et la modernisation de celles-ci sont financés par l'État (budget), l'UE et les institutions financières nationales ou internationales.</p> <p>La modernisation s'effectue sur la base des paramètres AGTC suivants : une double voie électrifiée et une vitesse maximale de 160 km/h pour les trains de voyageurs et de 120 km/h pour les trains de marchandises.</p> <p>Le tronçon Constanta – Bucarest – Campina – Predeal du corridor IV est déjà achevé; le tronçon Curtici – Brasov – Predeal est en cours de rénovation.</p>
6.2 Soutien financier aux activités (activités particulières, initiales, etc.)	<p>En 2015, la Commission européenne a approuvé une décision d'appui au financement d'un projet d'autoroute ferroviaire en Roumanie sur la période 2015-2017.</p> <p>Ce projet est financé au moyen du Fonds pour l'environnement.</p>
6.3 Soutien fiscal (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	<p>Comme suite à la directive 92/106/CE de l'Union européenne relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres, le Gouvernement roumain, par l'intermédiaire du Ministère des transports, a promulgué l'ordonnance n° 88/1999, qui établit des règles pour le transport combiné de marchandises en Roumanie.</p> <p>Conformément à ce texte, les agents économiques qui participent à des activités de transport combiné peuvent être temporairement exemptés de l'impôt sur le bénéfice s'ils investissent dans le développement d'infrastructures et l'acquisition ou la modernisation d'installations utilisées pour le transport combiné.</p>
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	–
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Les parcours initiaux et terminaux ont fait l'objet de mesures de libéralisation.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
7.3 Des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	–
7.4 Simplification du contrôle des documents	La décision gouvernementale n° 323/2000 a permis de faciliter le contrôle des documents dans le cadre du transport combiné.
7.5 Systèmes de bonus pour le transport intermodal	–
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	–
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	–
8. Activités de transport	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	L'accès aux réseaux ferroviaires a fait l'objet de mesures de libéralisation.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de voies navigables	L'accès aux réseaux de voies navigables a fait l'objet de mesures de libéralisation.
9. Suivi du marché	
9.1 Veiller à la disponibilité de données cohérentes et fiables	–
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	–
9.3 Ouvrir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	–
10. Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	–
11. Opérateurs des chaînes de transport intermodal	
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	Les opérateurs peuvent conclure des accords avec les gestionnaires des infrastructures en vue de réduire les coûts et d'optimiser les parcours.
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Certaines dispositions générales applicables au transport de marchandises dangereuses peuvent être appliquées dans le transport intermodal.
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Les opérateurs peuvent conclure des accords relatifs à l'utilisation de pools internationaux de wagons.
11.4 Encourager l'utilisation de trains-blocs entre les terminaux	Une réduction des frais d'accès au réseau ferré est prévue pour les trains-blocs.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisé bien conçus et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	–