



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique****Cinquante-cinquième session**

Genève, 6 et 7 novembre 2012

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal**Rapport de situation 2012****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Conformément à une décision du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE, le Groupe de travail poursuit 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 le transport combiné (ECE/TRANS/192, par. 90).
2. Conformément à la décision du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 20), le secrétariat reproduit ci-dessous les informations mises à jour par l'Allemagne, la Belgique, la Pologne et la République tchèque.
3. Suite à l'examen des informations pour 2012 à la présente session du Groupe de travail, le secrétariat publiera ces informations sur le site Internet du WP.24: <http://apps.unece.org/NatPolWP24>.

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

A. Belgique

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
1 Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>En Belgique, les responsabilités en matière de transport sont partagées entre:</p> <p>Les autorités fédérales en ce qui concerne l'accès à la profession, l'enregistrement des véhicules et des installations, ainsi que les transports par chemin de fer en général; et</p> <p>Les régions en ce qui concerne la gestion des infrastructures destinées aux autres modes de transport: par voie navigable, maritime et routier.</p> <p>Service public fédéral:</p> <p>Afin de contribuer à une meilleure répartition entre les modes de transport de marchandises, le Gouvernement fédéral a décidé de soutenir les utilisateurs d'unités de transport intermodales (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) pour les terminaux et/ou les plaques tournantes du transport ferroviaire en Belgique. La dernière aide s'est appliquée entre 2005 et 2008 et a été prolongée par un nouveau système d'appui financier pour les années 2009-2012.</p> <p>Région de Bruxelles-Capitale:</p> <p>Le plan de mobilité pour la région de Bruxelles-Capitale (IRIS2), approuvé le 9 septembre 2010, prévoit des mesures pour assurer les transports des marchandises par d'autres modes que par la route (2015-2020).</p> <p>Région flamande:</p> <p>Dans le cadre du «Plan de mobilité Flandre II», la région flamande s'efforce de soutenir les investissements et les opérations dans le secteur du transport combiné. Des mesures de politique générale et de soutien sont mises en œuvre par deux organismes spécialisés: Waterwegen en Zeekanaal NV et NV De Scheepvaart.</p>

¹ Pour une description détaillée des objectifs et points à traiter définis dans la Résolution d'ensemble CEMT, se référer au 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» qui sont mentionnés à différents alinéas de la Résolution CEMT).

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
2 Institutions nationales et internationales	<p>Région wallonne:</p> <p>Le Plan Marshall vise à promouvoir le secteur de la logistique (Pôle «Logistique en Wallonie») et travaille à l'élaboration d'un plan de développement intégré pour les réseaux et les terminaux de transport des marchandises afin de mettre en œuvre une stratégie volontaire ayant pour but principal d'assurer un transfert modal. L'une des mesures envisagées consiste à renforcer les réserves de capacité dans le secteur des voies navigables. Un ensemble de cinq mesures prioritaires (en matière de fiscalité, d'aménagement du territoire et de tarification) visant à promouvoir et à développer le transport par voie navigable est actuellement mis en œuvre sur la période 2008-2013.</p>
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	<p>Région flamande:</p> <p>Tous les deux mois les fonctionnaires de toutes les régions impliqués dans le transport et la logistique se réunissent pour débattre des projets de politique générale afin d'améliorer la compréhension mutuelle et de concilier les différents intérêts.</p>
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	<p>Région flamande:</p> <p>Dans le cadre de la Commission des ports flamands, les représentants des quatre ports flamands, les associations professionnelles d'employeurs et les syndicats débattent de différentes questions européennes (et d'autres questions internationales), ce qui permet souvent l'adoption d'une politique commune en la matière.</p>
3 Coûts et prix	
3.1 Créer des conditions d'égalité concurrence entre les différents modes de transport	<p>Région flamande:</p> <p>Une aide financière a été accordée dans un passé récent au transport des unités de chargement utilisées en transport intermodal (ILU) pour le chemin de fer et la navigation intérieure. S'agissant de la navigation intérieure, cette aide a pris fin en décembre 2011, alors que pour le chemin de fer elle durera jusqu'en décembre 2012. Compte tenu des contraintes budgétaires et de l'ampleur des succès obtenus, la pérennisation de ces programmes d'aide n'est pas assurée. En outre, l'incertitude règne encore en ce qui concerne l'introduction de péages.</p>

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses	Région flamande: Études et projets pilotes en matière de mise au point et d'introduction de nouvelles techniques de transbordement ainsi que de concepts visant à mieux intégrer la navigation intérieure dans la chaîne logistique.
4 Réseaux, terminaux, et centres logistiques	
4.0 Aperçu général	Région flamande: Participation à des projets de partenariat public-privé de construction d'installation de chargement et de déchargement. Projet «Distribouw»: l'objectif est de concevoir, de mettre au point et de rendre opérationnel un réseau neutre de points de transbordement intermodaux pour les matériaux de construction. Dans ces points de transbordement, ou centre de distribution et de consolidation (D&CC), les marchandises peuvent être livrées ou distribuées par voie navigable. Grâce à la consolidation des marchandises, leurs volumes seront suffisamment importants pour gagner à être transportés par barges plutôt que par camions.
4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables)	Rien à signaler.
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	Région flamande: Le concept de portes d'accès élargies (extended gateways) de et vers la mer – et les aéroports – est pleinement intégré au plan officiel d'utilisation du sol.
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Rien à signaler.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Rien à signaler.
5 Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	Service public fédéral: La Belgique participe – au niveau européen – à la mise en œuvre du RTE-T (réseau ERTMS) et des couloirs de transport ferroviaire de marchandises.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Région flamande: Mise en œuvre du SIF (service d'information fluviale).
5.3 Autres mesures	Rien à signaler.

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
6 Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	<p>Région flamande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voies navigables et canaux maritimes: prime à la modernisation de petits bateaux (400 000 €); • Prime à l'équipement de bateaux avec des moteurs à faible taux d'émissions; • Participation à des projets de partenariat public-privé en matière de construction d'installation de chargement et de déchargement (5 951 000 euros en 2010, 5 023 000 euros en 2011, 5 500 000 euros en 2012); • Aide au transport de palettes par navigation intérieure, budget de 1 525 000 euros à partir de 2012; • Transport estuarien, budget de 3 216 844 euros de 2006 à 2011.
	<p>Région wallonne:</p> <p>Les mesures d'appui financières aux investissements en matière de transport combiné sont notamment:</p> <p>Une prime à la modernisation de la flotte de navigation intérieure dans la région wallonne (en ce qui concerne par exemple le moteur, l'informatique ou le matériel de télécommunication);</p> <p>Primes aux entreprises qui investissent dans le développement du transport par voie navigable.</p> <p>Ces mesures d'appui sont limitées à 21 % de l'investissement total.</p>
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	<p>Service public fédéral:</p> <p>Soutien financier au transport combiné des marchandises par chemin de fer:</p> <p>Soutien financier pour 2009-2012 aux opérateurs qui organisent des services de transports des marchandises par chemin de fer, comprenant un montant forfaitaire par km et par unité et pour la manutention (distance minimum de 51 km à l'intérieur de la Belgique);</p> <p>Soutien financier pour 2009-2012 aux opérateurs qui mettent en place de nouvelles liaisons ferroviaires internationales (minimum 50 EVP) pendant au moins 40 semaines par an;</p> <p>Budget total: 100 000 000 euros.</p>

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	<p>Région de Bruxelles-Capitale:</p> <p>Soutien financier au terminal à conteneurs du port de Bruxelles (1^{er} janvier 2007-31 décembre 2009).</p> <p>Budget total: 150 000 euros par an (12 € par unité de 20 pieds, 18 € par unité de 30 pieds et 24 € par unité de 40 pieds) pour les services réguliers de transport combiné de conteneurs par voie navigable de ou vers le terminal de Bruxelles.</p> <p>Région flamande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recrutement de spécialistes de la gestion des transports; • Soutien au transport de palettes par voie navigable (budget, voir 6.1) à partir de 2012; • Transport estuarien (budget, voir 6.1) de 2006 à fin 2011; • Aide au transport intermodal de conteneurs (budget 2 500 000 euros) de 2009 à fin 2011. <p>Région wallonne:</p> <p>Subside au lancement de nouveaux services de transport de conteneurs par voie navigable dans la région wallonne, limité aux trois premières années de service;</p> <p>Prime pour consultances.</p>
7 Mesures de soutien réglementaires	<p>Région wallonne:</p> <p>Les redevances de navigation ont été abolies en 2006 (valeur estimée pour le secteur: 5 000 000 euros par an);</p> <p>Exemption de la taxe sur le matériel et les bâtiments pour le transport combiné («précompte immobilier»).</p>
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Rien à signaler.
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Rien à signaler.
7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	<p>Service public fédéral:</p> <p>En ce qui concerne le trafic intérieur, le poids maximal de 44 tonnes est généralisé, avec une charge maximale sur les essieux de 11 tonnes.</p>
7.4 Simplifier le contrôle des documents	Rien à signaler.

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
7.5 Systèmes de bonus pour le transport intermodal	<p>Service public fédéral:</p> <p>Un système en cours de mise en œuvre (2009-2012) apporte un soutien financier fédéral à la composante ferroviaire du transport intermodal (voir l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire pour la période 2009-2012).</p>
7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	<p>Service public fédéral:</p> <p>Le contrôle du respect des réglementations s'effectue sur la route et dans les entreprises.</p>
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	<p>Chaque région finance des études, des schémas et des plans de développement concernant les systèmes de transport, leur efficacité et l'organisation de terminaux et de services logistiques.</p> <p>Région flamande:</p> <p>Grâce à une coopération étroite entre universités, fonctionnaires et instituts de recherche, les innovations fleurissent dans le secteur logistique.</p> <p>Région wallonne:</p> <p>Dernière mise au point et coordination d'un réseau de pôles multimodaux;</p> <p>Identification et mise en réserve de terrains destinés à assurer l'accessibilité multimodale.</p>
8 Opérations	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	<p>Service public fédéral:</p> <p>L'accès est libéralisé sous l'effet de l'application du système de l'Union européenne.</p>
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	<p>Service public fédéral:</p> <p>L'accès est libéralisé sous l'effet de l'application du système de l'Union européenne.</p>
9 Suivi du marché	
9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	<p>Région flamande:</p> <p>La mise en œuvre des services d'information fluviale assure la disponibilité de données cohérentes et fiables en matière de navigation intérieure.</p>
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	<p>Région flamande:</p> <p>Les organismes Waterwegen en Zeekanaal NV et NV De Scheepvaart ont élaboré un Plan directeur de l'infrastructure pour les voies navigables flamandes à l'horizon 2014. Ce Plan directeur dresse un inventaire des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes,</p>

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	tout en chiffrant les investissements en matière d'infrastructures de transport connexes aux voies navigables flamandes qui s'imposent pour exploiter pleinement les possibilités offertes par la navigation intérieure et pour établir des liaisons avec le réseau européen.
10 Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Rien à signaler.
10.0 Aperçu général	Région flamande: Grâce à une coopération étroite entre universités, fonctionnaires et instituts de recherche, les innovations fleurissent dans le secteur logistique.
11 Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	Région flamande: Flanders Inland Shipping Network (FISN) constitue un forum de travail pour tous les acteurs du transport par voie navigable. Ce forum œuvre activement à la réalisation des objectifs stratégiques et spécifiques qui visent à améliorer le fonctionnement de ce mode de transport en Flandre.
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	La région flamande est en train de prendre les premières mesures destinées à promouvoir la navigation intérieure en tant que mode de transport le plus sûr pour les marchandises dangereuses. Le recours à la navigation intérieure se traduit de facto par un transport intermodal pré- et postacheminement routier. L'une des étapes a consisté à mettre en œuvre un nouveau cadre réglementaire qui a été publié le 1 ^{er} août 2012 et entrera en vigueur le 1 ^{er} septembre 2012. La procédure d'accession au traité ADN est en cours.
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Rien à signaler.
11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux	Service public fédéral: Un système en cours de mise en œuvre (2009-2012) apporte un soutien financier fédéral à la composante ferroviaire du transport intermodal (voir l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire pour la période 2009-2012).

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Région flamande: Mise en œuvre du SIF (service d'information fluviale), création d'un réseau SIA intérieur (système d'information automatisé), mesure de soutien à l'installation de transpondeurs de SIA sur les barges (budget 1 575 000 euros, financé à hauteur de 20 % par l'UE).

B. République tchèque

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
1 Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>Le transport intermodal (combiné) fait partie de deux éléments prioritaires de la politique tchèque des transports 2005-2013: Parvenir à une répartition modale convenable et établir des infrastructures de transport de grande qualité.</p> <p>La première priorité vise également à développer et à remettre en état le transport ferroviaire en vue de l'accélérer dans le cadre d'une chaîne logistique qui inclue des services porte-à-porte, ainsi qu'à développer et à utiliser la voie navigable intérieure que constitue l'Elbe en permettant un transport intermodal (combiné) sur des longues distances.</p> <p>S'agissant de la seconde priorité, elle n'inclut pas l'infrastructure des terminaux de transport intermodal (combiné) car ils appartiennent au secteur privé et ne sont pas garantis par l'État. L'instrument utilisé pour contribuer à atteindre cet objectif est le «Programme d'aide au transport combiné».</p> <p>En outre, une stratégie d'appui à la logistique financée par des fonds publics est en cours de préparation. Elle vise à soutenir l'élaboration du concept et la création de centres logistiques multimodaux publics, comprenant notamment de terminaux de transport combiné.</p>
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 notamment de réduire l'impact négatif des transports sur l'environnement et la santé publique.
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 est fondée sur des documents européens, dans une perspective de croissance économique et de développement viable, tout en constituant un moyen

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
3 Coûts et prix	d'atteindre les objectifs européens relatifs à la mise sur pied du réseau RTE-T (surtout les projets prioritaires n° 22, 23 et 25). La politique de développement local est aussi liée aux documents relatifs à l'utilisation du sol en Europe centrale.
3.1 Créer des conditions d'égle concurrence entre les différents modes de transport	Une condition préalable est la mise en place de systèmes de tarification équitables et efficaces pour les transports routiers. Il est donc important d'étendre le système de péage électronique pour le réseau routier, en prenant en compte tous les coûts externes. Il sera répondu à la législation communautaire.
3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses	Il s'agit de l'un des objectifs de la stratégie d'appui à la logistique à l'aide de fonds publics.
4 Réseaux, terminaux, et centres logistiques	
4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables)	La République tchèque a ratifié l'AGTC et son Protocole relatif aux voies navigables. Elle a également progressé dans la mise en œuvre de plans de développement du réseau ferroviaire établis par l'UE et l'Union internationale des chemins de fer (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 Labe et Vltava (E 20) se déroule conformément à l'Accord AGN. Elle consiste actuellement à accroître la hauteur minimale sous certains ponts.
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	La stratégie d'appui à la logistique à l'aide de fonds publics qui a été élaborée vise à soutenir la création d'un réseau de centres logistiques publics pour le transport multimodal qui comporte aussi des terminaux de transport combiné. Certaines régions se sont engagées pas à pas dans ce processus et les résultats obtenus s'inscrivent dans le cadre du développement en général.
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Voir points 7.1 et 7.2.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Dans la mesure où tous les terminaux sont privés, cela incombe exclusivement à leurs propriétaires (opérateurs).

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
5 Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	<p>Le plan national de mise en œuvre du système européen de signalisation et de contrôle du trafic ferroviaire (ERTMS) a été lancé en septembre 2007. Il met l'accent sur deux éléments essentiels – le système de communication GSM-R et le Système européen de contrôle des trains (ETCS).</p> <p>Le projet pilote de système GSM-R a été mis en œuvre sur les lignes Dčín-Praha et Praha-Kolín. Il est prévu d'équiper progressivement d'ici à 2016 les 1 540 km du réseau RTE-T, ainsi que le nombre nécessaire de motrices de traction.</p> <p>Le projet pilote ETCS est mis en œuvre sur une section de 30 km et il est prévu d'en équiper les corridors nationaux de transit d'ici à 2014-2016, en fonction de la progression de leur modernisation. Le nombre nécessaire de motrices de traction sera équipé en conséquence.</p> <p>Le corridor E reliant Prague à Dresde, Vienne, Bratislava et Budapest a été mis en place. Un accord entre les pays concernés devrait permettre de faire en sorte que le système ERTMS soit opérationnel d'ici à 2015 (d'ici à 2020 en ce qui concerne la section allemande Dresde-Dčín).</p>
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Voir point 5.1.
5.3 Autres mesures	Voir point 5.1.
6 Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	<p>Le «Programme d'aide au transport combiné» pour 2006-2010 comporte deux sous-programmes qui soutiennent les investissements en faveur du transport combiné – «Construction de nouveaux terminaux d'accès public et modernisation des anciens» et «Innovations technologiques pour les nouvelles lignes de transport combiné». Il n'y a cependant pas de fonds publics disponibles en ce moment. Le montant des fonds alloués pour une année donnée est fixé tous les ans – (après ratification du budget de l'État).</p> <p>Dans le cadre du Programme opérationnel dans le secteur des transports pour les années 2007-2013, le programme de «Soutien à la revitalisation des voies d'évitement» est en cours d'application. Il apporte un soutien aux investissements en matière de construction, d'installations et de matériel roulant destinés aux voies d'évitement nouvelles ou en cours d'extension.</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Une aide de démarrage (aide initiale) a été instaurée en 2006 pour l'exploitation de nouvelles lignes de transport combiné non accompagné. Elle ne s'applique pas en ce moment.
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	Réduction de la taxe routière (de 100 %) pour les véhicules exclusivement utilisés pour les parcours initiaux et terminaux et (de 25 à 90 %) pour ceux qui effectuent le nombre correspondant de parcours en transport combiné (conformément aux dispositions en vigueur de la loi n° 16/1993 Sb. 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 sont exemptés de l'interdiction de circuler le week-end et les jours fériés pendant toute l'année, ainsi que les vendredis et samedis pendant les vacances d'été (conformément aux dispositions en vigueur de la loi n° 361/2000 Sb. sur la circulation routière).
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Le transport routier de marchandises est complètement libéralisé pour les véhicules à moteur immatriculés au sein de l'Union européenne.
7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	Non.
7.4 Simplifier le contrôle des documents	Non.
7.5 Systèmes de bonus pour le transport intermodal	Non.
7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	La réglementation ne définit pas de tolérance.
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Rien à signaler.
8 Opérations	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	Le libre accès est garanti aux opérateurs qui disposent des compétences appropriées et qui remplissent les conditions techniques pour effectuer des transports ferroviaires.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Le libre accès est garanti aux opérateurs qui disposent des compétences appropriées et qui remplissent les conditions techniques pour effectuer des transports par voie navigable.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
9 Suivi du marché	
9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Des statistiques cohérentes et fiables sur le transport combiné sont disponibles. Certaines données spécifiques de nature commerciale et financière sont très sensibles et ne sont pas transmises par les opérateurs.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	<p>Les goulets d'étranglement sont connus.</p> <p>Chemins de fer:</p> <p>La plupart des nœuds se trouvent sur les quatre corridors nationaux de transit ferroviaire. Nombre d'entre eux sont désormais capables d'accroître leur capacité.</p> <p>Routes:</p> <p>Une partie importante des quatre maillons manquants de l'autoroute D1, une section de l'autoroute D8 dans le nord de la Bohême, des tronçons de voies de routes internationales et nationales importantes, l'autoroute périphérique inachevée de Prague.</p> <p>Voies navigables:</p> <p>Une section de la rivière Labe entre la frontière et Ústí n. L. (environ 40 km).</p>
9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	La République tchèque est un pays sans littoral et ne pratique pas le transport maritime à courte distance. Elle n'a donc pas créé de bureau d'information sur ce type de transport.
10 Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Pour renforcer le principe de comodalité il importe de résoudre certains problèmes dans le cadre du processus de planification de la politique des transports. Il s'agit en particulier de développer l'infrastructure ferroviaire, en augmentant par exemple la capacité de transport des marchandises et en installant des systèmes télématiques.
11 Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	Promotion indirecte à l'occasion de réunions de groupes de travail et de conférences internationales auxquelles participent des représentants du Ministère des transports.
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Voir point 11.1.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Non.
11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux	Voir points 6.2 et 11.1.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Non.

C. Allemagne

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
1 Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	L'un des objectifs essentiels de la politique des transports de la République fédérale d'Allemagne est d'augmenter la part du transport ferroviaire et fluvial – des modes de transports respectueux de l'environnement – face à la croissance générale du volume de transport de marchandises. À cette fin, elle doit disposer d'un système général de transport intégré. Dans ce contexte, le transport combiné revêt une grande importance car il permet de reporter une grosse partie du trafic routier vers le rail et les voies navigables.
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 allemand des transports, des travaux publics et de l'urbanisme ou d'autres ministères participent aux activités que mènent de nombreux groupes chargés de la coordination des politiques nationales ou d'autres groupes et réunions en rapport avec le transport combiné.
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Voir la réponse fournie au point 2.1, laquelle s'applique aussi à la coordination internationale des politiques. À titre d'exemple, il convient de mentionner le Programme Marco Polo.
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, par exemple par le biais de mesures de (macro)politique publique et un soutien financier au transport combiné (voir points 6.1 à 6.3).
3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses	Le soutien (financier) apporté aux terminaux de transport combiné permet d'optimiser les opérations de transbordement entre les modes de transport.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
4 Réseaux, terminaux, et centres logistiques	
4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables)	L'Allemagne a ratifié l'AGTC, mais pas son Protocole sur le transport combiné par voies navigables.
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	Les tâches de planification et de détermination des emplacements des terminaux de transport combiné sont effectuées par les opérateurs du secteur, compte tenu des différences existant entre les réglementations régionales, notamment concernant les prescriptions de construction et de planification, ainsi que des conditions locales.
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	La promotion du transport combiné s'effectue par le biais de cadre de mesures de (macro)politique publique et d'un soutien financier (voir points 6.1 à 6.3).
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	En principe, la promotion du transport combiné par soutien financier est limitée aux investissements (exception: voir point 6.2).
5 Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	La mise en œuvre de mesures ponctuelles relève de la responsabilité de telle ou telle entreprise. Les autorités publiques s'occupent des conditions juridiques préalables requises.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Voir point 5.1.
5.3 Autres mesures	
6 Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	<p>Financement des terminaux de transport combiné de la Deutsche Bahn AG (compagnie de chemins de fer allemande) et d'autres entreprises privées (par exemple, des ports, des compagnies de chemin de fer privées).</p> <p>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 fleuve/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 Recommandation de 1998 visant à promouvoir les installations de transbordement nécessaires au transport combiné. Cette recommandation a été révisée cinq fois et sera</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	soumise pour examen à la Commission européenne, qui devra vérifier qu'elle est conforme aux règles en matière d'aide publique. La nouvelle Recommandation sur le financement des terminaux de transport combiné appartenant à des opérateurs privés est entrée en vigueur en janvier 2012.
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	Pas de remarques particulières. Exemption de la taxe sur les véhicules automobiles pour les véhicules exclusivement utilisés pour les parcours initiaux et terminaux. Restitution de la taxe sur les véhicules automobiles pour les véhicules utilisés pour le ferroutage.
7 Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Exemption de la taxe sur les véhicules automobiles pour les véhicules exclusivement utilisés pour les parcours initiaux et terminaux.
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	La valeur du poids maximal autorisé a été portée à 44 tonnes pour les parcours routiers initiaux et terminaux.
7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	Voir point 7.2.
7.4 Simplifier le contrôle des documents	Pas de remarques particulières.
7.5 Systèmes de bonus pour le transport intermodal	Pas de remarques particulières.
7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	Pas de remarques particulières.
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Dans le cas des autoroutes ferroviaires, le temps que le conducteur passe dans le train est décompté de ses heures de repos journalières.
8 Opérations	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	L'accès aux terminaux de transport combiné ayant bénéficié, pour leur construction, de financements publics doit être autorisé sans discrimination.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Voir point 8.1.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
9 Suivi du marché	
9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Des informations statistiques cohérentes et fiables sont rassemblées, par exemple lors du processus d'établissement du Plan fédéral de l'infrastructure des transports.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Le processus d'établissement du Plan fédéral de l'infrastructure des transports est également l'occasion de repérer les goulets d'étranglement.
9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	L'Allemagne a créé un Centre de la promotion de la navigation 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	<p data-bbox="831 734 1398 860">Le Plan directeur national du transport de marchandises et de la logistique du Gouvernement fédéral prévoit expressément, au stade de la mise en œuvre, un soutien à l'innovation.</p> <p data-bbox="831 882 1414 1003">Des systèmes innovants peuvent déjà être financés en vertu de la Recommandation sur le financement des terminaux de transport combiné appartenant à des opérateurs privés.</p>
11 Opérateurs dans les réseaux 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, la liberté de la répartition modale, mentionnée au point 11.1, est limitée pour le transport de certaines marchandises dangereuses.
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Voir points 11.1 et 11.2.
11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux	Voir points 11.1 et 11.2.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Voir points 11.1 et 11.2.

D. Pologne

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
1 Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>Le développement du transport combiné figure parmi les priorités de la politique des transports. Conformément aux négociations en vue de l'adhésion à l'UE, les règles communes applicables à certains types de transport combiné (Directive 106/92) ont été mises en œuvre. Dans de tels cas, les conditions juridiques dans lesquelles se déroule le transport combiné sont comparables aux normes de l'UE.</p> <p>De nouveaux règlements donnent la possibilité de recourir à des partenariats public-privé (PPP) pour financer les infrastructures de transport combiné et intermodal.</p>
2 Institutions nationales et internationales	<p>Des efforts sont toujours en cours pour améliorer la coordination nationale des politiques afin d'assurer l'efficacité du développement des infrastructures de transport. Cela se fait, par exemple, dans le cadre de la stratégie de développement des ports maritimes jusqu'en 2015 ou par le Plan directeur pour le transport ferroviaire en Pologne jusqu'en 2030.</p> <p>Le Ministère des transports, de la construction et de l'économie maritime met la dernière main à une stratégie de développement des transports qui fera partie de neuf stratégies sectorielles que le Gouvernement polonais est en train de préparer et dont les priorités seront notamment de développer l'intermodalité dans le transport des marchandises et de créer des conditions favorables au développement des services et de la logistique des transports. La principale mesure consistera à moderniser l'infrastructure ferroviaire et les terminaux intermodaux.</p>
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	<p>Les experts du Ministère polonais des transports, de la construction et de l'économie participent activement aux activités des groupes de travail et de la coopération intergouvernementale dans les domaines de l'environnement, de l'aménagement du territoire, des transports, etc.</p>
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	<p>Les experts du Ministère polonais des transports, de la construction et de l'économie participent activement aux activités des groupes de travail et de la coopération intergouvernementale dans les domaines de l'environnement, de l'aménagement du territoire, des transports, etc.</p>
3 Coûts et prix	<p>L'internalisation des coûts externes est directement liée aux frais de transport. Leur niveau pour les routes sera fixé par un décret du Ministère des transports, de la construction et de l'économie. Depuis le 1^{er} juillet 2011, le système de perception électronique des péages</p>
3.1 Créer des conditions d'égale concurrence entre les différents modes de transport	<p>L'internalisation des coûts externes est directement liée aux frais de transport. Leur niveau pour les routes sera fixé par un décret du Ministère des transports, de la construction et de l'économie. Depuis le 1^{er} juillet 2011, le système de perception électronique des péages</p>

Objectifs et points à traiter ¹	Explications
3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses	<p>ViaToll est opérationnel et couvre les autoroutes, les voies express et les routes nationales de première catégorie pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes (système de péage à distance). Le montant du péage dépend de la catégorie de la route, de la masse brute du véhicule et de sa classe d'émission EURO.</p> <p>Il est possible d'améliorer la multimodalité grâce à l'utilisation de systèmes de transport intelligents (STI). La stratégie de développement des transports, évoquée au point 2.1, contient un certain nombre d'informations sur les STI et donne des indications sur leur mise en œuvre. Les STI sont mis en œuvre au niveau national (ViaToll, ERTMS, SIF) ainsi qu'aux niveaux régional et local (villes). Les informations relatives aux mesures prises en Pologne en matière de STI sont préparées conformément à l'article 17.2 de la Directive 2010/40/UE sur les STI (<i>Journal officiel</i> L 207, 06/08/2010 P. 0001 – 0013).</p>
4 Réseaux, terminaux, et centres logistiques	
4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables)	<p>La Pologne a ratifié l'AGTC en 2002. Environ 4 200 km de lignes ferroviaires sont conformes aux normes de l'AGTC. La Pologne envisage la possibilité de signer le Protocole relatif aux voies de navigation intérieure. Des investissements considérables seront toutefois nécessaires pour respecter ces normes européennes.</p>
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	<p>L'intégration de la planification des terminaux se fait en accord avec la planification en matière d'aménagement du territoire et de la manière définie dans le Concept de plan d'aménagement et de développement national.</p> <p>PKP Cargo SA a élaboré un «Concept de construction de centres logistiques et de points de concentration des opérations de transbordement jusqu'en l'an 2010».</p> <p>PKP Cargo SA exploite des terminaux à conteneurs à Gliwice Sośnica, Mława, Małaszewice et Rzepin, ainsi qu'un point de transbordement de conteneurs à Żurawica. Il est en outre prévu de construire de nouveaux terminaux à conteneurs ou des points de transbordement avec d'autres opérateurs logistiques à Wrocław, Konin, Suwałki et Dorohusk. Le processus de construction d'un terminal est assez avancé à Poznań Franowo et Ostaszewo Toruń. La modernisation du terminal de Małaszewice est terminée. Il est également prévu d'agrandir les terminaux de Gliwice Sośnica et Mława ainsi que de construire un terminal moderne à Medyka.</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Tous les terminaux intermodaux cofinancés par des fonds de l'Union européenne (UE) (comme indiqué au point 6.1) doivent assurer un libre accès à toutes les sociétés intéressées. En vertu des règles de l'UE, aucune restriction d'accès à ces terminaux n'est tolérée.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Le règlement applicable au régime des aides d'État en matière d'investissements en faveur du transport intermodal dans le cadre du Programme opérationnel infrastructures et environnement – le Cadre de référence stratégique national pour les années 2007-2013 permet d'améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux.
5 Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	La Pologne applique le plan national de mise en œuvre du système ERTMS. Quatre projets sont en cours de réalisation et plusieurs autres destinés aux transporteurs sont en préparation. Ces projets sont cofinancés par le Fonds de cohésion de l'UE sous l'égide du Programme opérationnel infrastructures et environnement – le Cadre de référence stratégique national pour les années 2007-2013 et de la mesure 7.1 Développement du transport ferroviaire.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	La Pologne a entrepris de mettre en œuvre les services d'information fluviale (SIF). Le centre SIF a été créé le 1 ^{er} janvier 2010 au sein du Bureau du transport par voie navigable à Szczecin. En mai 2010, la Commission européenne a lancé, dans le cadre du programme de travail pluriannuel 2007-2013, un appel à la mise en œuvre de projets SIF. Un projet pilote de SIF sur le Bas-Oder a été soumis. Le principal objectif du projet consiste notamment à inclure les voies navigables polonaises dans le SIF paneuropéen.
5.3 Autres mesures	
6 Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	Le financement par le Fonds de cohésion de l'UE est fondé sur le Programme opérationnel infrastructures et environnement – le Cadre de référence stratégique national pour les années 2007-2013. Dans le cadre de la priorité 7, les mesures consacrées au transport intermodal font partie d'une politique des transports respectueuse de l'environnement (Mesure 7.4: 145 millions d'euros) ² . Certaines mesures portent également sur le transport par chemin de fer

² Montant total: UE et contribution nationale.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
	(Mesure 7.1: 6 716 millions d'euros), sur le transport maritime (Mesure 7.2: 780 millions d'euros) et sur le transport par voie navigable (Mesure 7.5: 101 millions d'euros).
	Le Programme comporte aussi une mesure (Mesure 8.3: 165 millions d'euros) destinée aux investissements dans les STI.
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	La préparation aux professions s'occupant de logistique fait partie du système éducatif polonais.
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	La loi modifiée sur les charges et taxes locales (1 ^{er} janvier 2002) introduit des exemptions pour les opérateurs de transport combiné.
7 Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Les exemptions applicables aux véhicules utilisés dans le transport combiné portent sur les interdictions de circuler le dimanche et les jours fériés ainsi que durant les périodes de vacances.
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Parcours terminaux: il existe des possibilités de coopération entre les autorités régionales et locales et le secteur privé.
7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	Le poids maximum autorisé pour les véhicules routiers en transport combiné est de 44 tonnes.
7.4 Simplifier le contrôle des documents	En vertu de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) et de la Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la Directive 2002/6/CE
7.5 Systèmes de bonus pour le transport intermodal	Le Ministère des transports, de la construction et de l'économie est en train de préparer un projet de loi qui permettra aux responsables des infrastructures d'appliquer des tarifs préférentiels en ce qui concerne l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les opérations de transport intermodal. En vertu d'accords bilatéraux en matière de transport combiné (Pologne-Slovaquie et Pologne-Hongrie) des autorisations supplémentaires existent pour les transporteurs routiers qui pratiquent le transport combiné (intermodal).
7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	Rien à signaler.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	<p>Autorisations supplémentaires.</p> <p>Taxe sur les carburants frappant particulièrement le transport routier.</p> <p>Cofinancement de l'infrastructure intermodale dans le cadre du Programme opérationnel infrastructures et environnement (2007-2013).</p> <p>En 2009, la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) a été signée par le représentant du Ministère des infrastructures. La Pologne mène actuellement des consultations avec les secteurs concernés au sujet de la possible ratification de ces Règles.</p>
8 Opérations	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	L'accès aux réseaux ferroviaires, en vertu de la loi polonaise sur le transport ferroviaire, est conforme aux règlements applicables dans l'UE et assure la libéralisation requise.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Il n'existe aucune restriction particulière.
9 Suivi du marché	
9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Le Bureau central de statistique recueille des données afin de surveiller le marché.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Le centre de promotion du transport maritime à courte distance localise les goulets d'étranglement. Des fonctionnaires du Ministère des transports, de la construction et de l'économie maritime sont également en contact avec les opérateurs et s'emploient à éliminer les goulets d'étranglement identifiés, en coopération avec la Commission européenne.
9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	Le centre de promotion du transport maritime à courte distance transmet des informations.
10 Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Rien à signaler.
11 Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	L'obligation d'assurer le libre accès aux terminaux intermodaux, cofinancés par des fonds de l'UE (comme indiqué au point 6.1) favorise la coopération et les accords de partenariat.

<i>Objectifs et points à traiter</i> ¹	<i>Explications</i>
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Rien à signaler.
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Rien à signaler.
11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux	Entré en vigueur en 2009, le décret du Ministère des infrastructures relatif aux conditions d'accès et d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire stipule que la liste des redevances d'accès pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ne peut pas comporter de tableaux séparés indiquant des tarifs préférentiels pour le transport intermodal. Cependant, en 2010 une réduction de 25 % était encore appliquée aux opérations de transport intermodal de trains blocs qui ne peuvent pas être scindés. La possible introduction d'une réduction en 2013 est à l'examen.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	La Pologne a ratifié la Convention FAL et en applique les décisions (par exemple la Section 1 point C sur l'échange électronique d'informations).