



## Conseil économique et social

Distr. générale  
28 août 2012  
Français  
Original: anglais

---

### 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 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-après des informations mises à jour par la Roumanie, la Serbie, la Slovaquie, la Slovénie et la Turquie.
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 Web du WP.24, à l'adresse <http://apps.unece.org/NatPolWP249>.

## II. Questionnaire relatif aux mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal

### A. Roumanie

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>Le Ministère roumain des transports estime que le transport combiné tient une place importante sur les marchés national et international des transports dans la mesure où il permet de protéger l'environnement et de préserver les infrastructures routières. Les points à retenir à ce sujet sont les suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En 1996, les Chemins de fer roumains (CFR) ont élaboré une stratégie nationale de développement du transport combiné comportant des objectifs à court, à moyen et à long terme.</li> <li>• Projets financés au titre du programme PHARE pour les transports dans plusieurs pays:</li> <li>• Étude de faisabilité concernant le développement du transport ferroviaire et combiné sur le corridor IV;</li> <li>• Étude de faisabilité concernant le développement de liaisons ferroviaires et de liaisons de transport combiné entre la partie méridionale du corridor IX et la Pologne;</li> <li>• Il est nécessaire de mettre en place un fonds commun d'engins de transport combiné.</li> <li>• En 2003, le Gouvernement roumain a adopté l'ordonnance d'urgence n° 125/2003, qui a par la suite été approuvée par le Parlement sous la forme de la loi n° 128/2004. Il s'agit de dispositions concernant les centres logistiques intermodaux et l'accès non discriminatoire aux terminaux et ports menant des activités liées aux activités ferroviaires, conformément aux prescriptions de l'Union européenne.</li> <li>• En 2005, le Parlement roumain a adopté la loi n° 155/2005 afin de transposer la directive 2004/51/CE qui faisait partie du deuxième «paquet ferroviaire». Conformément à</li> </ul>

<sup>1</sup> 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 (c'est le cas, par exemple, pour les points à traiter «concurrence égale» et «tarification transparente et concurrentielle», qui sont mentionnés à différents alinéas de la Résolution CEMT).

*Objectifs et points à traiter*<sup>1</sup>*Explications*

cette loi, l'accès par le réseau aux terminaux et ports menant des activités liées aux activités ferroviaires et la fourniture de services dans ces terminaux et ports, pour le compte d'un ou plusieurs clients finals, doivent être proposés à toutes les entreprises ferroviaires sans discrimination et dans la transparence. Les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent faire l'objet de restrictions que s'il existe des solutions de remplacement valables.

En 2005, le Gouvernement roumain a adopté la décision n° 817/2005 par laquelle il approuvait le plan stratégique à long terme du secteur ferroviaire pour le rétablissement de l'équilibre financier du gestionnaire des infrastructures ferroviaires et pour la modernisation et la réhabilitation des infrastructures. Ce plan comprend des dispositions visant à mettre en œuvre d'importantes activités de transport de marchandises sur les itinéraires internationaux passant par la Roumanie. Le développement de centres logistiques bénéficie en outre d'un appui. Le Ministère des transports, de la construction et du tourisme, conjointement avec les autorités locales, doit soutenir les projets de partenariats public-privé afin de créer des centres logistiques destinés à devenir des plates-formes de collecte et de distribution de marchandises compatibles avec le transport intermodal.

Dans le chapitre sur les transports de la résolution n° 31/2008 du Parlement roumain, par laquelle celui-ci a approuvé le programme 2009-2012 du Gouvernement, il est précisé qu'il faut:

- Promouvoir le transroulage (RO-LA);
- Créer des centres logistiques dans les régions en développement afin de favoriser le transport combiné rail-route.

## 2. Institutions nationales et internationales

2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)

Les projets mis en œuvre dans les domaines de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des transports satisfont aux prescriptions de l'Union européenne et sont coordonnés par les ministères compétents. En ce qui concerne les éléments communs des projets, des consultations sur des questions particulières ont lieu entre les ministères.

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)	La Roumanie participe activement, au sein des organisations internationales, au renforcement de la coordination internationale des politiques.
3. Coûts et prix	
3.1 Créer les conditions d'une égale concurrence entre les différents modes de transport	Les tarifs applicables aux transports ne font l'objet d'aucune restriction.
3.2 Développer entre les modes de transport des interfaces plus efficaces et moins onéreuses	Les acteurs prennent des mesures visant à développer des interfaces plus efficaces 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 sur le transport combiné par voies navigables)	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 sur le transport combiné par voies navigables annexé à l'AGTC.
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	Le Gouvernement roumain a adopté l'ordonnance d'urgence n° 125/2003, qui a par la suite été approuvée par le Parlement sous la forme de la loi n° 128/2004. Il s'agit de dispositions concernant les centres logistiques intermodaux et l'accès non discriminatoire aux terminaux et ports menant des activités liées aux activités ferroviaires, prises conformément aux prescriptions de l'Union européenne.
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Voir le point 4.2.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Voir le point 4.2.
5. Interopérabilité	
5.1 Veiller à la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaires	La Roumanie a transposé toutes les directives de la Commission européenne (CE) 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'Union européenne.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Les systèmes d'information électroniques ont continuellement fait l'objet d'améliorations.

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
5.3 Autres mesures	Rien à signaler.
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	<p>Il est primordial de construire des réseaux de transport paneuropéens en vue de l'intégration et de l'extension futures des infrastructures de la partie orientale de l'Union européenne.</p> <p>Les itinéraires de substitution proposés par le Ministère des transports en vue de l'intégration au réseau européen de lignes à grande vitesse sont fondés sur les corridors IV et IX qui passent par le territoire de la Roumanie et sont en outre 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 dépendent du budget de l'État et des institutions financières nationales ou internationales.</p> <p>Le premier tronçon du corridor de transport ferroviaire IV en Roumanie (Bucarest-Câmpina: 91 km; double voie électrifiée) a été modernisé et mis en service en décembre 2003 sur la base des paramètres AGTC suivants: une vitesse maximale de 160 km/h pour les trains de voyageurs et de 120 km/h pour les trains de marchandises. Ce tronçon a été financé par la Banque européenne d'investissement et le Gouvernement roumain (budget de l'État).</p> <p>Les travaux sur la liaison ferroviaire Bucarest-Constanta (corridor IV) ont bénéficié d'un soutien financier dans le cadre de l'Instrument structurel de préadhésion (ISPA) de l'Union européenne. Ce soutien devait être apporté de 2000 à 2007 (par étapes).</p> <p>Les Chemins de fer roumains ont envisagé de financer au moyen de l'ISPA le tronçon Bucarest-Baneasa-Fundulea-Fetesti sur la liaison Bucarest-Constanta. Les contrats pour les travaux sur le tronçon Bucarest-Baneasa-Fundulea ont été signés en juin et août 2005.</p> <p>D'autres tronçons du corridor IV (Curtici-Simeria, Câmpina-Predeal, Predeal-Braşov et Simeria-Braşov) se trouvent à différents stades de préparation de leur modernisation (études de faisabilité, modes de financement, etc.).</p>
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Aucun soutien financier.

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	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. 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.
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Rien à signaler.
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Les parcours initiaux et terminaux ont fait l'objet de mesures de libéralisation.
7.3 Maintien de limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodal (UTI)	Rien à signaler.
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	Rien à signaler.
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	Rien à signaler.
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	<p>Conformément aux accords conclus entre la Roumanie et la Hongrie (à Budapest le 12 mars 1997) sur le transport international combiné et le passage des frontières dans le transport ferroviaire entre les deux pays, les Parties contractantes doivent améliorer leur législation douanière de façon à accélérer le franchissement des frontières pour les opérations de transport combiné et procéder aux formalités douanières uniquement sur les parcours terminaux.</p> <p>La Roumanie a aligné le régime de transit douanier international applicable à son réseau ferroviaire sur le régime de transit douanier de l'Union européenne (par décision de la Direction générale des douanes du Ministère des finances) afin d'établir un régime de transit commun pour les marchandises transportées par chemin de fer sur le territoire roumain à compter du</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
8. Opérations	<p>27 novembre 2000 et de reconnaître officiellement les documents de transport international CIM et CIM-UIRR pour les unités de transport intermodal et le transroulage (RO-LA) et la lettre de voiture Intercontainer en tant que déclarations aux fins du transit douanier international.</p> <p>Un projet PHARE d'aide à l'élaboration d'une stratégie d'implantation de centres logistiques pour le fret au sein du réseau ferré roumain a été mis en œuvre en 2005 conformément aux dispositions de l'ordonnance d'urgence gouvernementale n° 125/2003, approuvée par le Parlement sous la forme de la loi n° 128/2004, notamment celles relatives aux centres logistiques intermodaux. Il avait pour but de choisir des sites appropriés en vue du développement futur d'activités de transport multimodal. Ces sites pouvaient être des installations existantes ou des sites entièrement nouveaux. Le transport multimodal comprend l'échange d'unités de transport (conteneurs, caisses mobiles et remorques) entre les modes de transport routier, ferroviaire et maritime.</p>
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	<p>Le Gouvernement roumain a adopté l'ordonnance d'urgence n° 125/2003, qui a par la suite été approuvée par le Parlement sous la forme de la loi n° 128/2004. Il s'agit de dispositions concernant les centres logistiques intermodaux et l'accès non discriminatoire aux terminaux et ports menant des activités liées aux activités ferroviaires, conformément aux prescriptions de l'Union européenne.</p>
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Rien à signaler.
9. Suivi du marché	
9.1 S'assurer de la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Rien à signaler.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Rien à signaler.
9.3 Établir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	Rien à signaler.
10. Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Rien à signaler.

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
11. Opérateurs dans les réseaux 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	Des dispositions générales s'appliquant au transport de marchandises dangereuses peuvent être utilisées dans le transport intermodal.
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Il est loisible aux opérateurs de 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 informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Rien à signaler.

## B. Serbie

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>Conformément à la loi sur l'aménagement du territoire pour la période 2010-2020 (publiée au Journal officiel de la République de Serbie sous le numéro 88/10), il existe en Serbie 23 sites envisageables pour la création de centres logistiques régionaux ou nationaux.</p> <p>En décembre 2007, le Gouvernement a adopté une nouvelle stratégie de développement des transports par chemin de fer, par route, par voie navigable et par air et du transport intermodal pour la période 2008-2015. Cette stratégie met l'accent sur le développement du transport intermodal et comprend notamment les volets suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transport intermodal – une vision de l'avenir à l'horizon 2015;</li> <li>• Rôle de l'État dans le développement du transport intermodal;</li> <li>• Mesures structurelles visant à promouvoir le transport intermodal;</li> <li>• Lignes directrices pour le développement du transport intermodal;</li> <li>• Objectifs spécifiques à court et à moyen terme pour le développement du transport intermodal.</li> </ul>

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
2. Institutions nationales et internationales	<p>Le Plan directeur général pour les transports adopté par la Serbie en 2009 comprend une liste de priorités et un programme complet d'investissements à réaliser jusqu'en 2027. Il s'agit d'un document de référence pour la planification des investissements dans les infrastructures de transport, financés par des fonds nationaux et internationaux. Le Plan directeur vise tous les modes de transport, le transport intermodal y tenant une place importante.</p>
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)	<p>Les pouvoirs publics (Ministère des transports, Ministère des finances, autorités douanières et de contrôle, Ministère de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire, etc.) ainsi que les entreprises publiques et privées n'ont pas pleinement conscience du potentiel économique du transport intermodal. C'est pourquoi il n'existe ni législation portant sur cette question ni législation dérivée qui puisse soutenir le transport intermodal et attirer les investisseurs étrangers. Dans le cadre du projet de facilitation du transport intermodal en Serbie (lancé en septembre 2010), financé au moyen de l'instrument d'aide de préadhésion (IAP), la Serbie s'efforce de mieux coordonner au niveau national les activités des différentes parties prenantes et de réunir la documentation du projet de construction d'un nouveau terminal dans la région de Belgrade.</p>
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)	<p>La Serbie participe aux activités du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE et du Groupe de travail du transport ferroviaire et du transport intermodal de l'Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO).</p>
3. Coûts et prix	
3.1 Créer les conditions d'une égale concurrence entre les différents modes de transport	<p>Le Ministère des transports a lancé un certain nombre de projets importants (système d'analyse des conditions de circulation sur le réseau ferré, assistance technique à la restructuration de certaines activités, rénovation de voies ferroviaires en Serbie et assistance technique pour les infrastructures ferroviaires) visant à revitaliser les chemins de fer afin de développer des services de qualité, d'accroître l'usage du transport ferroviaire et de réduire les disparités entre les modes de transport. La mise en œuvre de ces projets devrait se traduire par un usage intensif du transport intermodal.</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
3.2 Développer entre les modes de transport des interfaces plus efficaces et moins onéreuses	Rien à signaler.
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)	Réaménagement des infrastructures ferroviaires (élargissement de tunnels et de ponts et mise en conformité de l'écartement des voies avec la norme UIC C énoncée dans les annexes III et IV de l'Accord AGTC).
	Aménagement du Danube conformément au niveau de sécurité requis pour la navigation.
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	Il existe une interdépendance entre l'occupation des sols et la politique des transports, mais uniquement en ce qui concerne l'aménagement de l'espace, l'État affectant des terres au développement des transports. Conformément à la loi sur l'aménagement du territoire (2010-2020), il existe en Serbie 23 sites envisageables pour la création de centres logistiques régionaux ou nationaux. Le projet de facilitation du transport intermodal en Serbie, financé au moyen de l'instrument d'aide de préadhésion (IAP, 2008), a permis de réunir la documentation relative au projet de construction d'un terminal intermodal à Belgrade-Batajnica (étude préliminaire, étude de faisabilité, évaluation de l'impact sur l'environnement, analyse coûts-avantages et cahiers des charges pour les travaux et l'équipement). La construction doit démarrer en 2013 ou 2014.
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	L'emplacement de la plupart des terminaux n'est pas satisfaisant (en centre-ville, par exemple). La rénovation des routes principales et la construction de routes de contournement devraient contribuer à l'amélioration progressive de l'accès aux terminaux.
	Il existera une liaison directe entre le terminal intermodal de Belgrade mentionné ci-dessus et le corridor X. Elle sera établie au moyen d'une voie d'accès à la gare ferroviaire de Batajnica et d'une route d'accès par la bretelle de Batajnica (dont la construction est désormais achevée). Dans le cadre de ce projet sont prévues une voie ferrée d'accès d'une longueur de 600 m et une route d'accès d'une longueur de 700 m.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Rien à signaler.

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
5. Interopérabilité	
5.1 Veiller à la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaires	Rien à signaler.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Les chemins de fer nationaux et les autorités douanières mettent actuellement au point la lettre de voiture électronique CIM.  Le projet de services d'information fluviale (SIF) est en cours d'exécution.
5.3 Autres mesures	
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	130 wagons porte-conteneurs (80 en 2009 et 50 en 2010) ont été construits et livrés aux Chemins de fer serbes (JSC) dans le cadre d'un programme gouvernemental.
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Conformément à la législation ferroviaire, le Gouvernement a adopté en 2009 l'obligation de service public. En 2010, le Ministère des infrastructures a publié deux règlements connexes, à savoir le Règlement sur la teneur du contrat relatif à l'obligation de service public dans le transport ferroviaire et le Règlement sur les conditions et la procédure de compensation de l'exécution de l'obligation de service public dans le transport ferroviaire. Dans le contexte de l'exécution de l'obligation de service public, le transport intermodal est défini en tant que type de transport ferroviaire.
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	Il existe une mesure d'exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière en cas de signature d'un accord bilatéral sur le transport combiné visant des véhicules routiers spécifiques enregistrés à cette fin. Cette mesure n'a pas encore été appliquée.
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Voir le point 6.3.
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Rien à signaler.
7.3 Maintien de limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodal (UTI)	Il existe une mesure ministérielle qui autorise l'utilisation de véhicules routiers pesant jusqu'à 44 tonnes brutes aux fins du transport intermodal vers et depuis des terminaux.

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
7.4 Simplification du contrôle des documents	Un règlement relatif aux traitements approuvés par les autorités douanières pour les marchandises a été adopté (voir le Journal officiel de la République de Serbie, n° 93/10). Un régime d'importation temporaire de conteneurs est admis dans le cadre de ce règlement.
7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal	Des «bonus» sont attribués aux transporteurs routiers serbes qui ont recours au transroulage (RO-LA) par la Hongrie (conformément à un accord bilatéral conclu entre la Serbie et la Hongrie).
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	Rien à signaler.
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Rien à signaler.
8. Opérations	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	En 2010, conformément à la législation ferroviaire, le Gouvernement a adopté des principes de tarification de l'accès au réseau ferroviaire en vue de l'ouverture du marché du transport ferroviaire à la concurrence. Toutefois, aucune mesure pratique n'a encore été prise.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Rien à signaler.
9. Suivi du marché	
9.1 S'assurer de la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Rien à signaler.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Établissement de l'inventaire électronique des normes et paramètres énoncés dans les Accords AGC et AGTC administrés par la CEE.
9.3 Établir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	Rien à signaler.
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	En décembre 2007, le Gouvernement a pris la décision de financer l'opérateur de transport combiné Srbijakombi, qui appartient en totalité aux Chemins de fer serbes. Le Ministère des infrastructures s'emploie à renforcer la structure de Srbijakombi, avec le concours des entreprises de transport routier et ferroviaire, des exploitants de terminaux et des commissionnaires de transport, en vue d'établir des plates-formes intermodales.

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
	<p>Dans le cadre du programme néerlandais G2G («Government to Government»), un projet de transport intermodal a été mené à bien en Serbie en 2010 et 2011, sous la direction de NEA-Movares. Ce projet visait principalement à renforcer la structure de tous les intervenants dans la chaîne de transport intermodal, en particulier Srbijakombi.</p> <p>La Serbie a conclu des accords sur le transport combiné avec la Croatie, la Bulgarie et la Hongrie. Elle a également signé avec l'Autriche un mémorandum d'accord sur le transport intermodal. Il s'agit principalement de soutenir le transport combiné entre les pays ci-dessus.</p>
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	<p>Les Chemins de fer serbes (JSC) (Département du transport combiné) et Srbijakombi gèrent des services de trains-blocs entre les ports de Rijeka (Croatie), Koper (Slovénie) et Bar (Monténégro) d'une part et le terminal ZIT de Belgrade d'autre part, ainsi qu'un nombre croissant de trains-blocs en transit.</p>
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Rien à signaler.

## C. Slovaquie

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>La Slovaquie reconnaît l'importance du transport combiné dans son document sur la politique nationale des transports jusqu'en 2015, approuvé par le Gouvernement slovaque (loi n° 445 du 8 juin 2005). Cette politique a pour but d'assurer une mobilité durable en prenant les mesures suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Établir des conditions transparentes et harmonisées pour la concurrence économique sur le marché des transports;</li> <li>2. Veiller à la modernisation et au développement des infrastructures de transport;</li> <li>3. S'assurer d'un financement suffisant dans le secteur des transports;</li> </ol>

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
	<p>4. Réduire les effets négatifs des transports sur l'environnement;</p> <p>5. Améliorer la qualité des services de transport et développer ces services;</p> <p>6. Soutenir la recherche-développement dans le domaine des transports;</p> <p>7. Faire face aux conséquences de la mondialisation des transports.</p> <p>Dans sa stratégie pour le développement des transports jusqu'en 2020, approuvée par le Gouvernement slovaque (loi n° 158 du 8 juin 2010), la Slovaquie a notamment fait le choix de la protection de l'environnement et du rendement énergétique dans les transports, et elle compte aménager de nouveaux terminaux intermodaux afin de développer plus rapidement le transport intermodal et de pouvoir répondre dans de meilleures conditions à la demande prévue en termes de volume dans les transports entre l'Europe et l'Asie. Les terminaux intermodaux qui seront construits feront partie de centres logistiques. Les grandes priorités pour le transport intermodal sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fournir un appui aux activités de transport intermodal;</li> <li>• Fournir un appui en ce qui concerne les équipements de transport intermodal;</li> <li>• Contrôler systématiquement les exemptions accordées pour les véhicules routiers utilisés aux fins du transport intermodal;</li> <li>• Veiller au fonctionnement coordonné et non discriminatoire des terminaux intermodaux nouvellement construits.</li> </ul>
2. Institutions nationales et internationales	
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)	Afin de réduire les effets négatifs des transports sur l'environnement, il faudrait parvenir à une répartition optimale entre les différents modes de transport et privilégier les modes de transport plus écologiques (train, navigation intérieure et transport intermodal).
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)	Les quatre pays du Groupe de Visegrad (V4) (Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie) échangent des informations sur leurs politiques des transports respectives et sur la coordination de ces politiques dans le cadre d'un groupe d'experts du transport combiné. Les principales questions abordées sont le développement des infrastructures, la tarification des

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
3. Coûts et prix	usages du réseau ferroviaire et d'autres mesures de soutien au transport intermodal dans les pays du V4.
3.1 Créer les conditions d'une égale concurrence entre les différents modes de transport	<p>La politique des transports de la Slovaquie jusqu'en 2015 est fondée sur les priorités suivantes pour l'établissement de conditions de concurrence transparentes et harmonisées sur le marché des transports:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La libéralisation du marché des transports, à savoir la délivrance et l'attribution de licences dans la transparence, la mise en place d'un cadre réglementaire et l'établissement d'un bureau chargé d'en surveiller l'application (déjà fait), et la libéralisation du transport ferroviaire national et international sur l'ensemble du réseau ferré (achevée au 1<sup>er</sup> janvier 2008);</li> <li>2. L'harmonisation des conditions de fonctionnement du marché des transports et l'introduction de redevances d'utilisation, à savoir l'harmonisation des systèmes de tarification des infrastructures de transport pour tous les modes de transport, la mise en œuvre d'une tarification satisfaisante pour le transport ferroviaire et la prise en compte des coûts externes de tous les types de transport dans la tarification des infrastructures, intégralement à la charge de l'entité qui en est responsable;</li> <li>3. L'accès aux infrastructures de transport, à savoir l'adoption de dispositions législatives définissant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire conformément à la législation de l'Union européenne, et la garantie d'un accès non discriminatoire aux ports publics et aux services des terminaux de transport intermodal.</li> </ol> <p>La Slovaquie a mis en place à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 un système de péage sur ses principales autoroutes et routes. En outre, selon une nouvelle loi ferroviaire qui devait entrer en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, le montant de la redevance d'utilisation des infrastructures ferroviaires devait être revu à la baisse.</p>
3.2 Développer entre les modes de transport des interfaces plus efficaces et moins onéreuses	Rien à signaler.

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<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)	<p>La Slovaquie a signé l'Accord AGTC en 1994 et reconstruit ses voies ferrées en respectant point par point les normes énoncées dans ce texte. Cependant, les travaux de réfection progressent très lentement faute de capacités suffisantes. Sur les 1 033 km de voies ferrées AGTC du pays, seuls quelque 150 km avaient été reconstruits fin 2011 et 120 km environ sont actuellement en voie de rénovation. Les terminaux intermodaux nouvellement construits satisferont à l'ensemble des normes et paramètres de l'AGTC. La Slovaquie n'a pas encore ratifié le Protocole sur le transport combiné par voies navigables annexé à l'AGTC.</p> <p>Note: La reconstruction des lignes de chemin de fer visées dans les Accords AGC et AGTC se fera au titre de la priorité n° 1 du programme relatif aux transports pour 2007-2013, comme indiqué ci-après.</p> <p>Un terminal est actuellement en cours de construction à Žilina et un contrat a été signé en vue de la construction d'un terminal intermodal à Košice (conformément aux conditions énoncées dans le Livre jaune de la Fédération internationale des ingénieurs-conseils (FIDIC)). D'autres projets sont en cours de réalisation à Leopoldov et à Bratislava (terminaux portuaires).</p> <p>En 2011, une entreprise privée de transport intermodal menant des activités en Slovaquie et détenant 56 % du marché national pour ce type de transport a saisi la Commission européenne au motif que la Slovaquie avait cessé de soutenir la construction sur son territoire des terminaux publics mentionnés ci-dessus. Cette affaire n'a pas encore été réglée.</p> <p>La Slovaquie constitue actuellement un comité directeur chargé d'élaborer le programme relatif aux transports pour la période 2014-2020.</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>En 2006 et 2007, le Ministère des transports a élaboré un programme relatif aux transports pour la période 2007-2013. Conformément à la priorité n° 3, il est prévu de construire quatre terminaux intermodaux publics à proximité de Bratislava, Leopoldov, Žilina et Košice, lesquels feront partie des centres logistiques voisins. Ce programme permettra d'atteindre les objectifs de transport combiné mentionnés au point 2 ci-dessus.</p>

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Les nouveaux terminaux seront tous publics et l'accès à leurs services se fera sans discrimination, conformément à la législation de l'Union européenne. L'organisme de surveillance des chemins de fer veillera au respect du principe de non-discrimination.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Les nouveaux terminaux intermodaux proposeront uniquement des services de terminaux. Ils n'auront pas le droit de fournir des services de transport, conformément à la directive 1991/440/CE.
5. Interopérabilité	
5.1 Veiller à la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaires	La Slovaquie a pris un certain nombre de mesures pour s'assurer de la compatibilité avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur. Le système ETCS-niveau 1 est installé sur le corridor V.a (Bratislava-Nové Mesto nad Váhom) et le système ETCS-niveau 2 sera installé à partir de Nové Mesto nad Váhom en 2009. Conformément au plan européen de déploiement, les spécifications concernant les applications télématiques pour le fret seront appliquées en 2012.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Conformément au plan européen de déploiement, les spécifications concernant les applications télématiques pour le fret seront appliquées en 2012. La Slovaquie a mis en place des services d'information fluviale (SIF) conformément à la directive 2005/44/CE.
5.3 Autres mesures	Rien à signaler.
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	Conformément au décret gouvernemental n° 304 du 14 mai 2008, le Ministère des transports devait élaborer un règlement relatif à l'appui aux équipements techniques dans le transport intermodal pour la période 2010-2013. Ce règlement vise à encourager l'achat d'équipements techniques pour le transport intermodal au moyen de subventions pouvant s'élever jusqu'à 15 % du prix de ces équipements. Ce soutien est nécessaire compte tenu de la construction et de l'exploitation de nouveaux terminaux intermodaux publics en Slovaquie à l'horizon 2013.
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Conformément à la loi n° 491/M-2006, qui habilite le Ministère des transports à octroyer des subventions au transport combiné, ce Ministère peut apporter aux entreprises de transport combiné récentes, durant une période de trois ans au maximum, un soutien financier pouvant représenter jusqu'à 30 % de leurs coûts de fonctionnement ou à hauteur du budget disponible. Peuvent bénéficier de cette aide les entreprises qui sont

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<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>établies sur le territoire slovaque et dont le budget annuel s'élève à 20 millions de SK (0,66 million d'euros). Le Ministère des transports a demandé au Ministère de l'économie de porter cette somme à 1,66 million d'euros par an pour la période 2009-2013. Cette demande a toutefois été rejetée.</p> <p>La loi n° 582/2004 exonère de la taxe sur les véhicules tous les véhicules routiers nationaux (c'est-à-dire les véhicules à moteur et leurs remorques) qui sont utilisés aux fins du transport combiné rail-route. Si le véhicule a effectué plus de 60 parcours dans le cadre du transport combiné, il peut être demandé aux bureaux des impôts de rembourser 50 % de la taxe annuelle sur le véhicule. Cette loi donne partiellement effet à la directive 1992/96/CE. Le Ministère des transports envisage d'étendre cette exonération.</p>
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	<p>La Slovaquie accorde des exemptions de certaines restrictions et interdictions de circulation pour les parcours initiaux et terminaux des opérations de transport combiné. Il est interdit aux tracteurs routiers et aux véhicules à moteur et leurs remorques de plus de 7,5 tonnes de circuler le samedi de 7 heures à 20 heures entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 août et de minuit à 22 heures les jours fériés. Les parcours effectués dans le cadre du transport combiné ne sont toutefois pas visés par cette interdiction.</p>
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	<p>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° 881/92).</p>
7.3 Maintien de limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodal (UTI)	<p>Le poids maximal en charge autorisé pour les véhicules routiers effectuant des livraisons dans la zone libéralisée des terminaux intermodaux est de 44 tonnes lorsque ces véhicules transportent des conteneurs ISO de 40 pieds (conformément à l'ordonnance administrative n° 415 du 17 août 2005 relative aux dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers).</p>

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
7.4 Simplification du contrôle des documents	Les véhicules routiers utilisés aux fins du transport combiné en Slovaquie bénéficient de privilèges. Des documents appropriés doivent par conséquent être présentés pour prouver que le véhicule effectue bien une opération de transport combiné.
7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal	Sur la base d'accords bilatéraux relatifs au transport de marchandises par route, ou d'accords sur le transport combiné international passés avec des États non membres de l'UE, il est possible de promouvoir le transport intermodal, notamment en octroyant des autorisations supplémentaires pour le transport de marchandises par route à condition que la technique du transroulage (RO-LA) soit utilisée à l'intérieur ou en direction ou à partir de la Slovaquie.
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	Toute infraction à la loi sur les transports routiers est sanctionnée (notamment en application de la loi n° 725 relative aux conditions de circulation routière).
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Rien à signaler.
8. Opérations	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	L'accès au réseau ferré slovaque est libre depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2008.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	La Slovaquie a libéralisé l'accès au réseau de transport fluvial conformément à la Convention de Belgrade.
9. Suivi du marché	
9.1 S'assurer de la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Rien à signaler.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	La Slovaquie n'a pas encore établi d'inventaire des goulets d'étranglement.
9.3 Établir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	Bien qu'elle n'ait pas accès à la mer, la Slovaquie s'intéresse au développement des «autoroutes de la mer», qui constituent une véritable solution de remplacement concurrentielle par rapport au transport routier. La Slovaquie soutient activement l'idée qui consiste à prolonger les réseaux logistiques maritimes vers l'intérieur de l'Europe à partir des ports. Ces réseaux pourraient offrir des solutions plus durables (et aussi plus rentables) que les réseaux de transport purement routiers. La Slovaquie ne dispose pas d'un centre de promotion du transport maritime à courte distance, mais elle se prépare à mettre en place un centre de promotion du transport intermodal ouvert à toutes les parties intervenant dans la chaîne logistique intermodale.

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
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	Rien à signaler.
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	Conformément aux nouvelles règles relatives à la tarification de l'accès aux infrastructures ferroviaires, en vigueur depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2011, l'utilisation de trains-blocs entre des terminaux ne donne plus lieu à des avantages. Les nouvelles règles prévoient en effet les mêmes principes de tarification pour tous les types de trains. Il n'existe actuellement aucun avantage financier pour le transport intermodal par train. Les nouveaux tarifs sont un peu plus élevés que ceux de l'ancien régime.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	<p>En 2009, le Ministère des transports, des postes et des télécommunications a établi un centre de promotion du transport intermodal, qui fait aujourd'hui partie de ce Ministère. Ce centre a été créé sur la base du document COM(2006)380 final. Sa mission principale est la suivante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un site Web (<a href="http://www.intermodal.sk">www.intermodal.sk</a>) donnant accès à des bases de données et des documents;</li> <li>• Organiser des conférences, des séminaires, etc.;</li> <li>• Proposer des consultations et des conseils et favoriser les contacts;</li> <li>• Publier des brochures, des bulletins d'information et des manuels.</li> </ul> <p>Le centre de promotion du transport intermodal a également pour mission d'informer les utilisateurs slovaques des services de transport intermodal et les autres groupes intéressés (notamment les étudiants). Il est actuellement financé par le Ministère des transports, mais il est prévu qu'il soit rattaché à un organisme professionnel ou autre indépendant de ce Ministère.</p>

## D. Slovénie

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	La République de Slovénie a adhéré aux Accords AGC et AGTC. Une très grande importance est accordée au transport combiné et au transport multimodal dans la résolution sur la politique des transports (adoptée par le Parlement en mai 2006). Conformément à la loi sur les chemins de fer, un décret gouvernemental spécial sur le transport combiné a été adopté en janvier 2001. Ce texte prévoit les mesures présentées ci-après.
2. Institutions nationales et internationales	
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)	Les spécialistes du transport combiné participent aux activités de groupes de travail communs dans les domaines des transports, de l'environnement et du commerce. Ces groupes prennent des mesures de planification relatives à l'environnement, à l'aménagement du territoire et aux transports.
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)	Les mêmes spécialistes participent aux activités d'organismes et de groupes de travail internationaux établis en application d'accords internationaux ou d'initiatives bilatérales ou multilatérales.
3. Coûts et prix	
3.1 Créer les conditions d'une égale concurrence entre les différents modes de transport	Rien à signaler.
3.2 Développer entre les modes de transport des interfaces plus efficaces et moins onéreuses	Rien à signaler.
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 Slovénie applique dans leur ensemble les normes internationales énoncées dans l'Accord AGTC. Les quelques exceptions seront éliminées au moment de la reconstruction et du développement des infrastructures ferroviaires publiques.  La Slovénie ne possède pas de voies navigables. Elle n'a donc pas ratifié le 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	La planification des terminaux et des centres logistiques pour le transport combiné fait partie de la planification nationale dans son ensemble et en tant que telle est prise en compte dans la stratégie d'aménagement du territoire national (voir le n° 76/2004 du Journal officiel de la République de Slovénie).

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Les mesures pertinentes sont mentionnées aux points 7.1 et 7.2.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Aucune mesure particulière n'est prise. Les terminaux sont généralement exploités par des compagnies ferroviaires ou des entreprises spécialisées dans le transport combiné qui en déterminent les heures d'ouverture et financent les équipements de transbordement en fonction des besoins des clients.
5. Interopérabilité	
5.1 Veiller à la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaires	La compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaires est prise en compte dans le cadre de l'interopérabilité des infrastructures ferroviaires à l'échelon national et à celui de la Communauté européenne.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Ce sont les compagnies ferroviaires ou les entreprises spécialisées dans le transport combiné qui introduisent des systèmes d'information électroniques.
5.3 Autres mesures	Rien à signaler.
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	Le Gouvernement slovène n'apporte aucun soutien financier à des investissements dans le transport combiné.
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Le Gouvernement slovène n'apporte aucun soutien financier à des activités ou à des services de transport combiné.
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	<p>Sont exemptés du paiement de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière les véhicules étrangers qui empruntent les routes slovènes. Cette exemption est également accordée dans les cas suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utilisation du port de Koper comme point d'entrée et de sortie;</li> <li>2. Utilisation du ferroutage en Slovénie. L'exemption porte sur le parcours initial et le transport dans les conditions suivantes: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Le poids sur les essieux est inférieur à 10 tonnes;</li> <li>b) Le poids sur les essieux est supérieur à 10 tonnes jusqu'à 30 km à compter du terminal.</li> </ol> </li> </ol> <p>L'exemption ne s'applique pas au paiement du péage des autoroutes et des tunnels.</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Exemptions s'appliquant aux interdictions de circulation: Conformément au décret sur la réduction de la circulation sur les routes slovènes, les camions qui circulent en fin de semaine et durant les jours fériés nationaux sont exemptés s'ils effectuent des déménagements internationaux et participent à des opérations de transport combiné par rail ou par bateau.
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Voir le point 6.3.
7.3 Maintien de limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodal (UTI)	Exemptions s'appliquant au poids: Conformément au décret sur le transport combiné, une masse totale de 44 tonnes au maximum est admise dans les cas suivants: <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="834 835 1369 891">1. Véhicules transportant des conteneurs ISO d'une longueur de 40 pieds;</li> <li data-bbox="834 922 1418 978">2. Remorques renforcées pour supporter certaines charges lors de transports non accompagnés;</li> <li data-bbox="834 1010 1406 1155">3. Véhicules couplés (cinq essieux ou plus) utilisés aux fins d'un transport combiné (route-rail), arrivant à des terminaux ou partant de terminaux, à condition que l'ensemble permette de transporter des caisses mobiles.</li> </ol>
7.4 Simplification du contrôle des documents	Rien à signaler.
7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal	Rien à signaler.
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	Rien à signaler.
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Les accords bilatéraux ci-après ont été signés dans le domaine du transport combiné: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="850 1496 1406 1619">• Accord entre le Gouvernement de la République de Slovénie et le Gouvernement de la République de Hongrie sur le transport combiné international par rail, route et voie navigable (signé en 1996);</li> <li data-bbox="850 1650 1406 1774">• Accord entre le Gouvernement de la République de Slovénie et le Gouvernement de la République de Croatie sur le transport combiné international (signé en 1997);</li> <li data-bbox="850 1805 1406 1912">• Accord entre le Gouvernement de la République de Slovénie et le Gouvernement de la République slovaque sur la coopération dans le domaine du transport combiné (signé en 1999);</li> </ul>

Objectifs et points à traiter <sup>1</sup>	Explications
8. Opérations	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accord entre le Gouvernement de la République de Slovénie et le Gouvernement de la République de Bulgarie sur la coopération dans le domaine du transport combiné (signé en 2001);</li> <li>• Accord entre le Gouvernement de la République de Slovénie et le Gouvernement de la République tchèque sur la coopération dans le domaine du transport combiné (signé en 2003).</li> </ul> <p>Il existe des autorisations spéciales et des écopoints pour soutenir le transport combiné. Ainsi, deux allers-retours par ferroutage donnent droit à une autorisation de transport routier générale. Depuis que les écopoints ont été introduits pour le transport en transit sur le territoire autrichien, les utilisateurs des services de ferroutage en reçoivent.</p>
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	L'accès au réseau ferré slovène est libre.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	La Slovénie ne possède pas de voies navigables.
9. Suivi du marché	
9.1 S'assurer de la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Les principales données sur le transport combiné sont recueillies et publiées par l'Office statistique de la République de Slovénie ( <a href="http://www.stat.si/eng/index.asp">www.stat.si/eng/index.asp</a> ).
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Il existe un inventaire des goulets d'étranglement pour chaque secteur de transport. L'élimination des goulets d'étranglement du réseau ferroviaire est prévue dans le projet de plan national pour le développement des infrastructures ferroviaires publiques. En ce qui concerne le transport maritime, le seul goulet d'étranglement est la liaison ferroviaire Koper-Sežana.
9.3 Établir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	L'établissement d'un centre de promotion du transport maritime à courte distance fait actuellement l'objet d'une étude de faisabilité.
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	Le Gouvernement slovène ne mène aucune activité de promotion dans ce domaine.
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Le Gouvernement slovène ne mène aucune activité de promotion dans ce domaine.

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Le Gouvernement slovène ne mène aucune activité de promotion dans ce domaine.
11.4 Encourager l'utilisation de trains-blocs entre les terminaux	Le Gouvernement slovène ne mène aucune activité de promotion dans ce domaine.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Le Gouvernement slovène ne mène aucune activité de promotion dans ce domaine.

## **E. Turquie**

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>Comme il est indiqué dans le plan stratégique pour les transports 2009-2013 du Ministère des transports, l'un des objectifs stratégiques est de doter la Turquie d'une infrastructure de transport de grande qualité et fiable et d'un système de transport équilibré. En Turquie, le transport des marchandises et le transport des passagers s'effectuent principalement par route (89 % et 91 % respectivement). Une politique claire pour les transports est donc nécessaire en vue de corriger ce déséquilibre par le développement du transport intermodal à l'échelon national.</p> <p>Consciente des tendances et des perspectives dans le domaine des transports, la Turquie, qui se trouve au carrefour de trois continents, accorde beaucoup d'importance au développement du transport intermodal, qui n'est pas seulement l'un des grands objectifs de la politique nationale des transports, mais également un facteur du transport durable. La promotion du transport intermodal est primordiale pour mettre en œuvre des modes de transport plus écologiques, décongestionner les corridors de transport et surtout réduire la part croissante du transport routier dans la répartition entre les modes. Les futurs investissements de la Turquie dans le domaine des transports sont fondés sur ces considérations. Un plan directeur national a été élaboré afin d'établir des priorités et de futurs objectifs dans chaque secteur, tout en encourageant le transport intermodal. En outre, une évaluation des besoins en termes d'infrastructures pour les transports (TINA), financée par l'Union</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
<p>2. Institutions nationales et internationales</p> <p>2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)</p> <p>2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)</p>	<p>européenne, a été menée au plan national. Dans cette étude, les besoins et les plans de la Turquie en ce qui concerne les infrastructures pour le transport sont fondés sur le développement du transport intermodal. En dépit d'un manque de mécanismes de réglementation des activités de transport intermodal nationales et internationales, il existe une base permettant de développer ce type de transport. En avril 2009, une évaluation nationale entre pairs de la situation du transport intermodal, publiée par l'OCDE et l'ITF, a donné une vision claire des possibilités et des défis pour la Turquie dans le domaine du transport intermodal.</p> <p>Un projet de jumelage sur le renforcement du transport intermodal en Turquie a été lancé au début de l'année 2011. Ce projet, qui débouchera sur l'élaboration d'un règlement relatif au transport intermodal, comprend des recommandations techniques et juridiques claires pour les autorités turques et les autres parties prenantes.</p> <p>Parallèlement aux décisions prises à la deuxième Conférence paneuropéenne des transports et aux mesures concernant l'union douanière avec l'Union européenne, le Gouvernement turc a élaboré une politique visant à développer et à promouvoir le transport combiné.</p> <p>Il est envisagé de gérer les transports intérieurs, internationaux et en transit au moindre coût, en encourageant la meilleure répartition modale sur le plan économique, compte tenu non seulement des avantages compétitifs, mais aussi de la coopération entre les modes de transport sous la forme du transport combiné.</p> <p>Le Ministère des transports, des affaires maritimes et des communications a récemment été restructuré. Une nouvelle direction générale des transports a été établie afin de coordonner et d'améliorer les politiques nationales et internationales relatives au transport intermodal.</p> <p>Le Ministère des transports, des affaires maritimes et des communications est principalement chargé de formuler une politique pour les transports. Il participe activement aux activités menées par des organisations internationales dans le domaine du transport intermodal. La Turquie compte transposer dans sa législation la directive 92/106/CEE du Conseil du</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
3. Coûts et prix	<p>7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres. De plus, le 4 septembre 1996, elle a ratifié l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), s'associant ainsi à 30 autres pays européens ayant décidé de rendre le transport international intermodal et combiné plus efficace et plus attractif pour les clients en Europe. En adhérant à cet accord, la Turquie a souscrit à la désignation d'un réseau de grandes lignes de transport international combiné comprenant des voies ferrées, des terminaux, des points de franchissement de frontières, des liaisons par transbordeurs et des ports. En outre, la Turquie mène actuellement des négociations avec certains pays en vue de conclure des accords bilatéraux sur le développement d'activités et de corridors de transport intermodal.</p>
3.1 Créer les conditions d'une égale concurrence entre les différents modes de transport	<p>Le Ministère des transports, des affaires maritimes et des communications s'est lancé dans des investissements conséquents dans des infrastructures afin d'accroître la part du transport ferroviaire et de remédier au déséquilibre en faveur de la route dans les transports intérieurs et internationaux. D'autre part, les Chemins de fer de la République turque (TCDD) approuvent l'idée d'une intégration des modes de transport, plutôt que d'une concurrence entre ceux-ci. Il a été annoncé que les infrastructures et les activités ferroviaires seraient prochainement dissociées conformément à la réglementation européenne pertinente. Le marché du transport de marchandises et de passagers sera ouvert aux compagnies ferroviaires privées. L'élaboration du texte d'un règlement ferroviaire national a été achevée avec l'assistance technique de l'Union européenne, dans le cadre d'un projet que met en œuvre la TCDD. Le secteur ferroviaire renforcera sa compétitivité et attirera ainsi un gros volume de marchandises et de passagers par rapport au transport routier. Dans cette perspective, la Turquie s'efforce principalement de développer le transport intermodal. Afin d'améliorer le transport ferroviaire, la TCDD a commencé à exploiter des trains-blocs nationaux et internationaux à des prix acceptables par le marché.</p>
3.2 Développer entre les modes de transport des interfaces plus efficaces et moins onéreuses	<p>C'est là l'un des objectifs de la stratégie d'appui logistique, qui bénéficie de fonds publics. Un conseil logistique, composé de membres représentant les organismes publics compétents, a été établi avec la</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
4. Réseaux, terminaux et centres logistiques	<p>charge de coordonner et d'améliorer les moyens logistiques au service du transport.</p> <p>L'un des grands objectifs de la Turquie est de devenir un nœud logistique de premier plan entre trois continents, en tirant parti de sa position stratégique par rapport à l'Europe, à l'Asie et au Moyen-Orient. À cette fin, un certain nombre de plates-formes logistiques vont devenir des centres industriels.</p> <p>Dans un premier temps, il est prévu de créer des centres logistiques à 16 endroits différents, à savoir İstanbul (Halkalı/Ispartakule), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars et Sivas.</p> <p>La première phase des travaux de construction des centres de Samsun, Denizli, İzmit, Eskişehir et Kayseri a été achevée. La deuxième phase des travaux à Eskişehir et Kayseri et les travaux de construction à Balıkesir et Erzurum vont bientôt commencer. L'appel d'offres en vue de la construction du centre de Bozüyük a pris fin en juin 2012 et le centre devrait être construit d'ici un an et demi. Des études se poursuivent pour d'autres centres logistiques.</p> <p>D'autre part, le port à conteneurs de Mersin, sur la mer Méditerranée, le port du Nord de l'Égée (Çandarlı), sur la mer Égée, et le port de Zonguldak Filyos, sur la mer Noire, sont de nouveaux projets portuaires qui permettront à la Turquie de devenir un nœud logistique.</p>
4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables)	<p>La Turquie a adhéré à l'Accord AGTC et met en œuvre ses dispositions. Les voies ferrées utilisées aux fins du transport international combiné, énumérées à l'annexe I de l'Accord, sont en cours de modernisation moyennant des travaux d'électrification et de signalisation. Conformément aux dispositions de l'annexe IV de l'Accord, la Turquie construit actuellement de nouvelles lignes à grande vitesse.</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>Les centres logistiques sont construits principalement dans les régions où il existe de très bonnes perspectives de transport de marchandises du fait de la présence de sites industriels structurés. Ils comprennent des zones de chargement, de déchargement et d'entreposage de conteneurs, des zones sous douane, des bureaux de douane, des bureaux de conseil en douane et d'autres types de</p>

*Objectifs et points à traiter*<sup>1</sup>*Explications*

services relatifs aux douanes, des aires de chargement, de déchargement et d'entreposage pour les marchandises dangereuses et les marchandises spéciales, ainsi que des aires de déchargement pour les marchandises volumineuses.

Afin d'accroître l'efficacité et la productivité dans les services logistiques et de répondre aux besoins des clients, la Turquie construit actuellement des centres logistiques dans les lieux suivants:

- Halkalı/Ispartakule (İstanbul);
- Köseköy (İzmit);
- Gelemen (Samsun);
- Hasanbey (Eskişehir);
- Boğazköprü (Kayseri);
- Gökköy (Balıkesir);
- Yenice (Mersin);
- Uşak;
- Palandöken (Erzurum);
- Konya (Kayacık);
- Kaklık (Denizli);
- Bozüyük (Bilecik);
- Kahramanmaraş (Türkoğlu);
- Mardin;
- Kars;
- Sivas.

Les liaisons ci-après ont fait l'objet d'une évaluation, dans le cadre de l'étude TINA (voir le point 1), qui a consisté à déterminer les besoins en termes d'infrastructures en vue de mettre en place des capacités d'interconnexion et d'interopérabilité entre les pays de l'Union européenne et la Turquie:

1. Liaisons maritimes en Méditerranée-port à conteneurs de Mersin-réseau ferré-port de Filyos (ou de Samsun, comme indiqué dans l'étude sur l'Europe élargie du Groupe de haut niveau)-mer Noire;
2. Méditerranée-port à conteneurs de Mersin-réseau ferré-marchés du Caucase;

Objectifs et points à traiter <sup>1</sup>	Explications
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	3. Méditerranée – port à conteneurs de Mersin, port de Mersin, port d'Iskenderun-réseau ferré -pays du Moyen-Orient;
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	4. Mer Égée – port d'İzmir et du nord de l'Égée (Çandarlı)-réseau ferré-marchés du Caucase et de l'Asie centrale;
5. Interopérabilité	Corridor IV-projet de tunnel ferroviaire sous le détroit du Bosphore (Marmaray) – réseau ferré – projet de liaison ferroviaire Kars-Tbilissi – marchés du Caucase et de l'Asie.
5.1 Veiller à la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaires	Rien à signaler.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	La Direction générale des autoroutes a fait installer des systèmes de transport intelligents sur certaines parties du réseau. De plus, les tunnels d'une longueur supérieure à 500 m ont été équipés de systèmes de surveillance spéciaux aux fins de la sécurité routière.
5.3 Autres mesures	Rien à signaler.
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	Conscient de l'importance d'une exploitation efficace des ports existants, le Gouvernement turc a pris plusieurs mesures et engagé des investissements visant à remettre en état et moderniser les infrastructures des ports. Au cours des cinq dernières années, un budget de 450 millions de dollars des États-Unis a été alloué pour combler les lacunes concernant les équipements, la disponibilité d'installations mécaniques et les délais d'exécution. Un prêt de 36 millions d'euros a été négocié auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI) en vue de soutenir le développement des capacités des ports à conteneurs de la TCDD et un prêt contracté auprès de la Banque mondiale a permis de financer les investissements à hauteur de 9 %. Des terminaux à conteneurs intérieurs ont été aménagés à Gaziantep et l'on continue d'investir dans l'aménagement d'autres terminaux de ce type à d'autres endroits.

Objectifs et points à traiter <sup>1</sup>	Explications
	<p>Dans le cas d'un pays en développement, l'élaboration du modèle financier le mieux adapté est l'un des principaux moyens de mise en œuvre des grands projets d'infrastructure. La nécessité de mettre au point d'autres modèles de financement est en outre croissante, comme cela a été le cas dans d'autres régions du monde. Dans ce contexte, on parle beaucoup des nouvelles approches visant à déterminer la contribution du secteur privé et à établir le partage des risques. Le concept de partenariat public-privé est défini en tant qu'attribution et répartition de responsabilités, de coûts et de risques et de revenus et de bénéfices dans des proportions optimales lors de la création d'un service public. L'évaluation des proportions optimales et la définition du rôle de chaque partie sont le fondement du modèle pour ce partenariat. En Turquie, le modèle qui consiste à construire, exploiter et transférer (Build, Operate and Transfer (BOT)) est très répandu. Une nouvelle législation relative au partenariat public-privé est en cours d'élaboration.</p>
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Rien à signaler.
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	<p>Les autoroutes sont payantes et coûtent le même prix pour les véhicules immatriculés en Turquie que pour ceux immatriculés à l'étranger. Aucune exemption n'est applicable en fonction de l'origine du véhicule.</p> <p>Des incitations fiscales sont prévues pour les investisseurs nationaux et étrangers. Il s'agit d'exemptions de droits de douane et de cotisations à un fonds, de déductions pour investissement et d'exemptions de TVA pour les machines et les équipements importés ou achetés sur place.</p>
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Rien à signaler.
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	La privatisation de certains ports publics a été achevée et celle d'autres ports publics se poursuit.
7.3 Maintien de limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodal (UTI)	44 tonnes.
7.4 Simplification du contrôle des documents	Poursuite des activités et des études relatives à l'adhésion à la convention sur la facilitation.
7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport	Rien à signaler.

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
intermodal	
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	Rien à signaler.
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Rien à signaler.
8. Opérations	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	La loi générale sur le transport ferroviaire, qui doit entrer en vigueur en 2013, a été reformulée afin de libéraliser l'accès au réseau ferré turc.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Les voies navigables intérieures sont ouvertes à la concurrence sans préjudice des dispositions de la loi sur le cabotage.
9. Suivi du marché	
9.1 S'assurer de la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Le sous-secrétariat au transport maritime collecte des données sur les opérations de transport maritime de passagers et de marchandises.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Rien à signaler.
9.3 Établir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	Un centre national de promotion du transport maritime à courte distance a été établi par l'Union turque des chambres et bourses de commerce conformément à l'article 56 de la loi n° 5174 et à la décision n° 196 du 15 janvier 2005. Ce centre est composé d'une délégation et d'un conseil d'administration ( <a href="http://www.shortsea.org.tr">www.shortsea.org.tr</a> ).
10. Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Les nouvelles techniques mises au point dans le monde entier font l'objet d'analyses et d'adaptations en vue de leur application.
11. Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	La TCDD conclut des accords avec ses clients pour faciliter la circulation des trains-blocs internationaux. Afin d'accroître la capacité de transport de marchandises entre l'Europe et la Turquie et de développer cette activité via la Turquie vers le Moyen-Orient et l'Asie, elle est devenue un partenaire actif du projet CREAM appuyé par l'Union européenne. Un nouveau projet, BALO, a été lancé par des organismes privés sous les auspices de l'Union turque des chambres et bourses de commerce (TOBB). Dans le modèle de transport BALO, 90 % des opérations de transport s'effectuent par rail, ce qui est écologique compte tenu du faible niveau d'émissions de gaz à effet de serre. Les gros conteneurs de 45 pieds récupérés dans les centres de chargement intérieurs

<i>Objectifs et points à traiter</i> <sup>1</sup>	<i>Explications</i>
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	sont envoyés dans des centres de groupage en Anatolie et en Europe sur des trains-blocs qui circulent de façon régulière. Les marchandises provenant d'Europe ou à destination de celle-ci sont acheminées par rail ou par bateau. Ainsi, une très grande quantité de marchandises passe de la route au rail ou à la mer et évite l'agglomération d'Istanbul en transitant par la mer de Marmara ou par les contournements ferroviaires.
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Rien à signaler.
11.4 Encourager l'utilisation de trains-blocs entre les terminaux	<p>La TCDD souhaite accroître le nombre de trains-blocs exploités aux échelons national et international. Actuellement, elle exploite les liaisons ci-après vers des pays européens:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Halkalı-Sopron-Halkalı;</li> <li>• Halkalı-Vienne (Autriche);</li> <li>• Cologne-Köseköy-Cologne (Allemagne);</li> <li>• Cologne-Derince;</li> <li>• Köseköy-Bucarest (Roumanie);</li> <li>• Halkalı-Budapest (Hongrie);</li> <li>• Çukurhisar-Vienne;</li> <li>• Slovénie-Halkalı.</li> </ul>
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	<p>La TCDD exploite aussi un train-bloc hebdomadaire vers le Turkménistan et le Kazakhstan à partir de Haydarpaşa (Istanbul). Afin de développer cette activité, elle mène des négociations avec des compagnies ferroviaires et des clients.</p> <p>La TCDD a un projet de suivi et de localisation des trains-blocs. Dans le cadre du projet CREAM, elle compte acquérir des appareils GPS pour suivre et localiser ces trains.</p>