



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Soixante-troisième session

Genève, 28-30 octobre 2020

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Politiques et mesures en faveur du transport intermodal :
mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal**

Informations actualisées sur les mesures visant à promouvoir le transport intermodal

**Document soumis par les Gouvernements allemand, autrichien,
lituanien et tchèque***

I. Introduction

Le présent document comprend des renseignements actualisés sur les mesures prises afin de promouvoir le transport intermodal, sur la base des réponses au questionnaire sur la promotion du transport intermodal reçues en 2019 de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Lituanie et de la Tchéquie.

* Le présent document est reproduit tel quel le texte qui a été transmis au secrétariat.



II. Propositions de modifications**

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans les politiques de transport	Dans les politiques de transport de l'Autriche, une grande importance est attribuée au transport combiné en vue de résoudre les problèmes actuels et futurs liés au transport de marchandises par route en raison de la situation géographique et topographique de l'Autriche. Du fait de l'augmentation du trafic à l'intérieur des frontières et du trafic de transit, en particulier sur les routes, l'Autriche a rapidement pris des mesures visant à soutenir les modes de transport écologiques tels que le transport ferroviaire ou le transport combiné.	On trouve, dans les grandes orientations relatives aux transports pour la période 2014-2020, un volet consacré à l'infrastructure du transport multimodal. La stratégie de développement du transport ferroviaire de marchandises en Tchéquie est encore plus détaillée.	L'un des principaux objectifs des politiques de transport de la République fédérale d'Allemagne est d'augmenter la part des transports respectueux de l'environnement, dans les secteurs ferroviaire et fluvial, face à la croissance générale du volume de marchandises à transporter. À cette fin, le pays doit disposer d'un système de transport intégré. Dans ce contexte, le transport combiné est primordial car il permet de reporter une grande partie du trafic routier vers le rail et les voies navigables, dans la mesure du possible.	Le secteur des transports occupe la troisième place dans l'économie lituanienne, après le secteur manufacturier et le commerce. La part du secteur des transports et de la logistique dans l'économie du pays est au moins deux fois supérieure à celle relevée en moyenne dans l'Union européenne. Le développement d'un système de transport intermodal rationnel et respectueux de l'environnement s'articule autour du Programme national de développement des transports et des moyens de communication pour la période 2014-2022 ; il s'agit de l'une des principales priorités des politiques de transport de la Lituanie. Les experts et les responsables du Ministère des transports et de la communication collaborent étroitement avec des universitaires et des représentants des entreprises afin d'élaborer les principales lignes directrices d'une stratégie à long terme

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

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
				<p>ayant pour but de développer et d'améliorer la compétitivité du système de transport lituanien à l'horizon 2050.</p> <p>Toutes les politiques de transport modernes doivent reposer sur une vision intégrée à long terme. Cette stratégie portera également sur des enjeux mondiaux tels que les changements climatiques, les transformations technologiques rapides, particulièrement la numérisation et l'automatisation des systèmes, l'efficacité énergétique, la gestion de la demande en matière de mobilité et les nouvelles formes de mobilité, les échanges commerciaux internationaux et la croissance du secteur des transports et de la logistique.</p>
2. Institutions nationales et internationales				
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	<p>Les experts autrichiens du Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie participent activement aux travaux que mènent de nombreux groupes de travail qui sont chargés de la coordination des politiques nationales dans le domaine de l'environnement et de l'aménagement du territoire et qui s'occupent également, entre autres choses, des mesures</p>	<p>Les grandes orientations en matière de transport sont élaborées conformément à la stratégie nationale de développement durable. L'un de leurs objectifs est de réduire l'incidence négative des transports sur l'environnement et la santé publique.</p>	<p>Les experts du Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques ou d'autres ministères participent aux activités que mènent de nombreux groupes chargés de la coordination des politiques nationales ou d'autres groupes en rapport avec le transport combiné.</p>	<p>En 2020, le Ministère des transports et de la communication a créé, aux côtés des entreprises qui en relèvent, le Centre pour l'innovation dans le domaine des transports, qui est chargé d'encourager l'innovation dans le secteur des transports et de la communication. Il est attendu que les experts des entreprises de ce secteur participent aux activités du Centre. Ils devraient chercher des</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
	<p>visant à encourager le transport combiné. Il s'agit par exemple des travaux en cours menés dans le cadre de la Convention sur la protection des Alpes (Convention alpine), de la Convention autrichienne sur la planification spatiale, du Comité national sur le climat, du Comité autrichien du développement durable et des équipes spéciales nationales chargées d'élaborer des doctrines concernant les infrastructures à moyen et à long terme en tenant compte de tous les modes de transport terrestre.</p>			<p>solutions à différents problèmes et échanger des renseignements sur les innovations, en ce qui concerne la sécurité des passagers, des véhicules et de l'infrastructure, l'automatisation des tâches monotones et répétitives, l'investissement dans les modes de distribution automatisés et l'amélioration des conditions de travail. Le Centre créera une plateforme pour l'essai et la mise au point de technologies ; il organisera des ateliers et mettra au point des projets d'investissement tout en favorisant les synergies dans le secteur.</p> <p>Il convient de mentionner deux autres mesures très importantes :</p> <p>1. Création de centres publics de logistique à Vilnius et Kaunas. Il s'agit d'un projet d'importance stratégique pour le pays. La création de ces centres permettra d'attirer les investisseurs et d'assurer une bonne interaction entre les différents types de transport le long des corridors de transport européens. Il est prévu d'ouvrir le centre public de logistique de Vilnius près de la gare de triage de Vaidotai. La mise en œuvre du projet devrait permettre de créer 250 nouveaux emplois.</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
				<p>Le centre public de logistique de Vilnius aura une superficie de près de 26 hectares. Y seront planifiées les activités liées à la logistique, à l'entreposage et à la fabrication. Le centre de logistique de Kaunas sera établi à proximité du nœud de transport que constitue la gare de Palemonas. Sa superficie sera d'au moins 12 hectares et sa création devrait permettre de créer environ 100 nouveaux emplois. Les travaux de construction du centre public de logistique de Vilnius devraient être terminés d'ici à 2030, et ceux du centre de Kaunas d'ici à 2026, ce qui devrait coïncider avec l'achèvement de la ligne de chemin de fer européenne à écartement standard « Rail Baltica ».</p> <p>2. Port maritime de Klaipėda. Ce port est la plus grande plateforme de transport du pays. On y trouve tous les services relatifs aux entreprises et aux marchandises dans le domaine maritime : manutention, construction et réparation navales, logistique, transit et agences. Situé à la jonction entre deux corridors de transport international, il permet de relier les chaînes de distribution d'est en ouest et de nord en sud.</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Dans le droit fil de la réponse à la question précédente, les spécialistes autrichiens des transports estiment qu'il est très important que les intérêts nationaux soient exposés clairement au sein des organes internationaux de coordination. On mentionnera à titre d'exemple les activités menées actuellement au sein du Groupe des transports dans le cadre de la Convention alpine, les travaux en cours dans les différents groupes d'experts de la Commission européenne	Les grandes orientations en matière de transport sont régulièrement actualisées ; elles ont été arrêtées dernièrement pour la période 2014-2020. Elles sont fondées principalement sur la politique européenne des transports (le Livre blanc de l'UE) et sur le document « Europe 2020 – Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive ». Ces grandes orientations	Les experts des transports jugent très important que les intérêts de l'Allemagne soient exposés clairement au sein des organes internationaux de coordination. L'Allemagne s'emploie à aménager six corridors de fret ferroviaire conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 913/2010, qui traite du transport intermodal, et notamment	Des plans cohérents sont actuellement à l'étude dans le but de mieux exploiter le potentiel du port maritime de Klaipėda, qui est la plus importante plateforme de transit du pays. Le port de Klaipėda enregistre la croissance la plus rapide de toute la région de la Baltique. C'est pourquoi la Lituanie envisage de développer sa capacité (qui est actuellement de 65 millions de tonnes), en investissant notamment dans le dragage (jusqu'à 17 m) et l'élargissement (jusqu'à 200 m) du chenal de navigation et le développement d'un nouveau port hors côte en eau profonde. La situation géographique de la Lituanie, ainsi que son adhésion à l'UE, déterminent les modalités de sa coopération internationale dans le secteur des transports. En raison de son adhésion à l'UE, la Lituanie doit intégrer son système de transport au réseau de l'Europe occidentale. D'autre part, l'infrastructure des transports et le transport de marchandises sont étroitement dépendants des États limitrophes à l'est. Pour toutes les raisons précitées, la priorité est accordée, dans le domaine des relations

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
	<p>chargés des transports et de l'environnement, la poursuite de l'élaboration par l'Union européenne (UE) d'une stratégie du développement durable, les travaux des organes qui examinent les moyens à mettre en œuvre pour veiller au respect des engagements découlant du Protocole de Kyoto, ainsi que l'ensemble des travaux et des obligations relatifs au Paquet sur le climat et l'énergie à l'horizon 2020 de l'UE, notamment par rapport à la décision de répartition des efforts prise par l'UE dans le domaine du transport terrestre. L'Autriche participe activement à la mise en place de trois corridors de fret ferroviaire dans le cadre du Règlement (UE) n° 913/2010, lequel tient compte explicitement des terminaux (ferroviaires, routiers, maritimes et de navigation intérieure) dans le contexte du transport intermodal. Elle coopère avec les pays voisins dans la réalisation des corridors du réseau central RTE-T, en accordant une grande attention aux questions relatives à l'intermodalité.</p>	<p>sont un instrument qui doit permettre d'atteindre les objectifs de l'UE en ce qui concerne la cohésion communautaire et la construction du réseau RTE-T.</p>	<p>des terminaux. Elle participe en outre à la réalisation des corridors du réseau central RTE-T.</p>	<p>internationales, à la coopération bilatérale avec les pays voisins, ainsi qu'aux relations multilatérales avec les États de la région de la Baltique.</p> <p>Les questions liées à la promotion du transport intermodal sont constamment abordées dans les forums de la région. Le Ministère prend également part aux initiatives engagées dans le cadre de la Réunion Asie-Europe (ASEM) et du mécanisme de coopération entre la Chine et 17 pays d'Europe centrale et orientale (17+1). Il contribue en outre aux décisions prises dans le cadre des réunions des ministres des transports et d'autres manifestations consacrées à l'examen des futurs enjeux concernant les systèmes de transport de l'Europe et de l'Asie ainsi qu'à la définition d'orientations prioritaires dans les politiques de transport et les nouveaux domaines de coopération.</p> <p>On peut citer un autre mécanisme important qui a été créé afin de renforcer la coopération entre les sociétés de transport et de logistique, les opérateurs de transport intermodal, les</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
				expéditeurs et les destinataires, les organismes de l'État, les établissements universitaires et les instituts de recherche, à savoir l'East-West Transport Corridor Association (Association du corridor de transport est-ouest). L'Association a vocation à améliorer l'efficacité du corridor de transport est-ouest qui relie le sud de la région de la Baltique sur le territoire de l'UE (Allemagne, Danemark, Lituanie et Suède), la région de Kaliningrad en Fédération de Russie et encore d'autres pays (Biélarus, Chine, Fédération de Russie, Kazakhstan, Mongolie, Ukraine, autres pays riverains de la mer Noire et d'Asie).
3. Coûts et prix				
3.1 Créer des conditions d'égalité de concurrence entre les différents modes de transport	L'instauration d'une concurrence égale entre les différents modes de transport passe par l'élaboration et la mise en place de systèmes de tarification équitables et rationnels. Cela signifie que les prix doivent être fixés en tenant compte des ressources utilisées et qu'ils devraient refléter tous les coûts externes. Le dernier amendement à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour	L'instauration d'une concurrence égale entre les différents modes de transport passe par la mise en place de systèmes de tarification équitables et rationnels pour les transports routiers. Il pourrait donc être important d'étendre le système du péage électronique pour le réseau routier, en tenant compte de tous les coûts externes.	L'Allemagne encourage la concurrence égale, notamment par des mesures macroéconomiques et par un soutien financier au transport combiné (voir les rubriques 6.1 à 6.3). Les coûts externes de la pollution atmosphérique sont pris en compte dans le dispositif de taxation des poids lourds (voir le paragraphe 3 de l'annexe 1 de la loi fédérale sur les	Le principe d'égalité sur les plans de la tarification et de l'accès est inscrit dans les règles relatives à la prestation des services et à la tarification des terminaux intermodaux de Vilnius et Kaunas.

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
	<p>l'utilisation de certaines infrastructures (directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011) autorise pour la première fois l'internalisation des coûts externes du transport routier liés à la pollution atmosphérique et sonore. L'Autriche a ainsi lancé une procédure d'évaluation interne en vue de l'élaboration d'un amendement à la loi fédérale sur les péages routiers qui permettra de taxer les poids lourds pour les coûts de la pollution atmosphérique et sonore due à leur circulation.</p>	<p>La législation communautaire sera appliquée.</p>	<p>péages autoroutiers (Bundesfernstraßenmautgesetz)).</p> <p>Sur la base du « Plan directeur relatif au transport ferroviaire de marchandises », le Gouvernement fédéral s'emploie sans discontinuer à renforcer la compétitivité du transport ferroviaire respectueux de l'environnement. Parmi les cinq mesures à effet immédiat qui ont été prises, on peut citer la réduction proportionnelle des redevances d'utilisation des voies. Cette mesure, destinée à améliorer la capacité financière d'innovation des sociétés de transport ferroviaire et à réduire les prix du transport ferroviaire de marchandises, a pris effet le 1^{er} juillet 2018 et prendra fin le 30 juin 2023.</p> <p>Le 1^{er} janvier 2019, l'Allemagne a supprimé les droits de transit sur toutes les voies de navigation intérieure à</p>	

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
3.2 Mettre en place des interfaces mieux conçues et moins onéreuses entre les modes de transport	(voir la rubrique 10)	Si c'est l'un des buts visés par la stratégie de développement du transport ferroviaire de marchandises en Tchéquie, cette question dépend toutefois principalement des entreprises privées.	Le soutien (financier) dont bénéficient les terminaux de transport combiné permet d'optimiser les opérations de transbordement entre les modes de transport.	La mise en place d'interfaces mieux conçues et moins onéreuses est l'un des principaux buts recherchés dans le cadre de la concurrence égale entre les modes de transport. Les terminaux intermodaux de Vilnius et Kaunas ont mis au point un système en ligne pour les ordres de chargement/déchargement.
4. Réseaux, terminaux et centres logistiques				
4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable)	De manière générale, l'Autriche applique des normes internationales. Elle a ratifié et mis en application l'AGTC (22 juillet 1993) et elle a signé, mais n'a pas encore ratifié, le Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (13 novembre 1997). Conformément au paragraphe 42 de la loi sur les chemins de fer fédéraux, l'Autriche soutient la planification et la construction d'infrastructures ferroviaires.	De telles normes sont appliquées dans le cadre de la modernisation de certaines lignes ferroviaires et voies navigables. Lors de la modernisation ou de la construction d'un terminal grâce à l'aide publique, les propriétaires de terminaux de transport combiné doivent autant que possible respecter les normes de l'AGTC.	L'Allemagne a ratifié l'AGTC, mais n'a pas ratifié son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable.	La Lituanie est traversée par deux corridors de transport européens, à savoir la section IA du corridor nord-sud I et les sections IXB et IXD du corridor est-ouest IX. Ces corridors ont été approuvés aux Conférences européennes des ministres des transports tenues en Crète et à Helsinki. Comme suite à l'adhésion de la Lituanie à l'EU, ces corridors seront intégrés au réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Le corridor de transport européen I figure aussi sur la liste des lignes énumérées dans l'AGTC, la Convention internationale concernant le transport des marchandises par

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et de l'aménagement du territoire aux échelons national, régional et transfrontalier	Le programme d'intégration des terminaux dans le réseau des transports est exécuté en accord avec les gestionnaires des infrastructures. Les procédures de planification intégrée de terminaux dans l'est de l'Autriche sont en cours, sous l'impulsion des Chemins de fer fédéraux (ÖBB) et des provinces concernées. On peut citer par exemple l'élargissement du terminal trimodal dans le port de Vienne et la récente création du Centre de traitement des marchandises de Vienne Sud.	Les terminaux de transport combiné relèvent du secteur privé et ils ne sont pas garantis par les pouvoirs publics.	Les tâches de planification et de détermination des sites pour les terminaux de transport combiné sont effectuées par les opérateurs du secteur, compte tenu des différences existant entre les réglementations régionales, particulièrement en ce qui concerne la construction et la planification, ainsi que des conditions locales.	chemins de fer (CIM), et la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV). La création des centres publics de logistique à Vilnius et Kaunas permettra d'attirer les investisseurs et d'assurer une bonne interaction entre les différents types de transport le long des corridors européens. En 2020, le terminal intermodal de Kaunas sera relié à la ligne de chemin de fer à écartement standard « Rail Baltica », ce qui permettra de disposer de terminaux d'échange à deux voies d'une capacité de 34 trains-blocs par jour. L'objectif est d'apporter une capacité complémentaire aux voies existantes pour les trains roulant d'est en ouest.
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	En ce qui concerne les mesures réglementaires visant à améliorer l'accès aux terminaux, voir les rubriques 7.1 et 7.2.	Lors de la modernisation ou de la construction d'un terminal grâce à l'aide publique, les propriétaires de terminaux de transport combiné doivent garantir le libre accès des opérateurs.	La promotion du transport combiné passe par des mesures macroéconomiques et par un soutien financier à ce type de transport (voir les rubriques 6.1 à 6.3).	Dernières étapes de l'établissement de la procédure concernant l'accès aux installations et aux services conformément au Règlement d'exécution (UE) n° 2017/2177 de la Commission concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement des terminaux et leurs installations	Allonger les heures d'ouverture dans les terminaux pour les transports non accompagnés (Wels 6 x 24 h, par exemple). Instaurer des horaires d'ouverture 6/7 x 24 h dans les terminaux des routes roulantes (Wels, Wörgl, Brenner). Réalisation de nœuds de transport (« gateways »).	Aucune information particulière.	En principe, la promotion du transport combiné par un soutien financier est limitée aux investissements (voir la rubrique 6.2 pour les exceptions).	Il s'agit de créer des conditions d'exploitation favorables dans les terminaux afin d'y attirer les investisseurs et de stimuler un apport régulier d'investissements dans le développement des opérations, de l'infrastructure et des équipements des terminaux intermodaux. Le libre accès de tous les utilisateurs aux installations des terminaux est garanti.
5. Interopérabilité				
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaire	L'Autriche renforce l'interopérabilité de son réseau sur la base des normes européennes. Elle est notamment déterminée à mettre en œuvre le système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS), conformément à la décision 2012/88/UE et sur la base d'un plan national de déploiement. L'Autriche exploite déjà 420 km de lignes ERTMS L1 et L2 et prévoit d'accroître ce kilométrage, en particulier sur les grands corridors ferroviaires de l'Union européenne.	Le Plan national d'application de l'ERTMS a été lancé en 2007. Il est centré sur deux composantes essentielles, à savoir le système de communication GSM-R et le Système européen de contrôle des trains (ETCS). Le système GSM-R a été déployé sur certaines sections du réseau RTE-T et installé sur le nombre nécessaire d'engins de traction. Un projet pilote ETCS est en cours d'exécution sur le tronçon Kolín – Břeclav (lignes C-E 40, 61). Des engins de traction en nombre nécessaire seront	La mise en œuvre de mesures ponctuelles relève de la responsabilité des entreprises privées. Les pouvoirs publics définissent le cadre juridique qui s'impose et apportent un soutien financier dans certains cas. L'Allemagne renforce l'interopérabilité de son réseau conformément aux normes européennes. Il est notamment prévu d'installer le système ERTMS dans le cadre de plusieurs projets.	Afin d'améliorer l'interopérabilité technique entre le système ferroviaire lituanien qui utilise un écartement des rails de 1 520 mm et les réseaux des autres États membres de l'UE et de préserver l'interopérabilité technique qui existe dans la région entre les systèmes ferroviaires des États baltes, la Lituanie veille à prendre en compte les directives concernant l'interopérabilité technique. La conception, la modernisation et la construction de l'infrastructure ferroviaire ainsi que la construction et la production du matériel roulant sont fondées sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	L'Autriche a mis en œuvre pour les conducteurs de trains une formation à l'issue de laquelle ceux-ci sont habilités à franchir des frontières. Elle a par ailleurs mis en place des services d'information fluviale (SIF) conformément à la directive 2005/44/CE.	Conformément à la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale harmonisés sur les voies navigables communautaires et aux règlements connexes de la Communauté européenne sur les principales dispositions concernant les services SIF, ces services sont assurés et développés	La directive 2005/44/CE établit un cadre pour la mise en œuvre et l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires, en vue de renforcer la sécurité et l'efficacité du trafic fluvial, ainsi que le respect de l'environnement, et de faciliter les interfaces	uniformes de l'UE qui lient tous les États membres et sont appliquées aux systèmes ferroviaires à grande vitesse ainsi qu'aux systèmes classiques. La directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) réglemente l'interopérabilité entre les systèmes ferroviaires à écartement large et le système européen ainsi que d'autres systèmes d'écartement ayant cours dans certains États membres de l'UE. Les dispositions de cette directive ont été transposées dans la législation lituanienne. L'une des priorités des projets d'investissement à court terme est la rénovation des systèmes de signalisation et d'approvisionnement électrique. La Lituanie investit de façon continue dans ces systèmes afin d'assurer la sécurité des trains et la mise en œuvre de l'ERTMS sur le réseau ferroviaire national.

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
		<p>sur le territoire de la Tchéquie.</p> <p>Cette responsabilité incombe à chaque entité, qui se dote d'applications télématiques en fonction de ses besoins.</p>	<p>avec d'autres modes de transport. La Commission européenne a engagé une évaluation de cette directive.</p> <p>Afin de fournir des services harmonisés, interopérables et ouverts d'aide à la navigation et d'information sur le réseau de voies navigables de la Communauté, des exigences et des spécifications techniques communes ont été introduites. Les directives pour les SIF et les spécifications techniques pour l'ECDIS intérieur, les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, les avis à la batellerie et les systèmes de suivi et de repérage ont été établies. Trois de ces spécifications techniques ont été actualisées, adoptées et publiées au cours des derniers mois ; la spécification technique pour les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure est en cours de mise à jour.</p>	

*Objectifs et points à traiter**Autriche**Tchéquie**Explications**Allemagne**Lituanie*

5.3 Autres mesures

Aucune information particulière.

Conformément à la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale harmonisés sur les voies navigables communautaires et aux règlements connexes de la Communauté européenne sur les principales dispositions concernant les services SIF, ces services sont assurés et développés sur le territoire de la Tchéquie.

Cette responsabilité incombe à chaque entité, qui se dote d'applications télématiques en fonction de ses besoins.

Le Règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission définit des applications télématiques dont doivent être équipés les trains de marchandises dans l'UE, afin de permettre l'échange homogène d'informations entre les différents acteurs du secteur ferroviaire.

Au titre du projet RIS COMEX, une série de services SIF harmonisés seront définis, spécifiés et mis en œuvre dans le cadre d'un projet financé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) au bénéfice de 13 États européens qui sont riverains de couloirs de navigation du réseau RTE-T. L'objectif commun est de déployer des services d'information fluviale sur les couloirs de navigation et d'assurer qu'ils fonctionnent de manière durable au-delà du terme du projet et qu'ils soient accessibles via une plateforme européenne commune qui centraliserait tous les

La Lituanie investit de façon continue dans les systèmes qui permettent de garantir la sécurité du trafic ferroviaire. En outre, elle met en œuvre l'ERTMS sur le réseau lituanien afin de garantir la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaires. Il s'agit notamment d'installer le système ERTMS sur la ligne de chemin de fer européenne à écartement standard « Rail Baltica », ce qui permettra de réduire le long temps de trajet entre Kaunas et la Pologne et de garantir le bon fonctionnement de la ligne Rail Baltica ainsi que du centre public de logistique de Kaunas. Une fois le système ERTMS installé le long de la ligne Rail Baltica, la vitesse des trains de passagers entre Kaunas et la frontière polonaise sera portée à 160 km/h,

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
			<p>services d'information fluviale pour l'ensemble des utilisateurs.</p> <p>Ces services permettront de planifier les itinéraires et amélioreront le degré de prévisibilité, de fiabilité et de visibilité de la navigation intérieure dans l'ensemble du réseau européen de voies navigables.</p> <p>Le Plan directeur national pour le transport par voies de navigation intérieure, élaboré en coopération avec les associations professionnelles, le secteur concerné et d'autres parties prenantes, s'articule autour de plusieurs actions, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Numériser le secteur (transport par voies navigables 4.0), en reliant les ports, en numérisant les processus aux écluses et à bord des bateaux et en automatisant les terminaux ; • Stimuler la chaîne de transport multimodal, le but étant de porter à 	<p>puis à 240 km/h une fois la ligne modernisée dans sa totalité.</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
			<p>12 % la part du transport de marchandises par voie navigable.</p> <p>Pour renforcer l'interopérabilité des chemins de fer en Europe, l'Allemagne met en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) lorsque cela est faisable sur les plans technique et financier. Des STI sont applicables en ce qui concerne l'énergie, l'infrastructure, le matériel roulant (locomotives, voitures de passagers et wagons de marchandises), le bruit, la sécurité dans les tunnels ferroviaires, les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation, les personnes à mobilité réduite, l'exploitation et la gestion du trafic et les applications télématiques.</p>	
6. Mesures de soutien financières et fiscales				
6.1 Soutien financier aux investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	L'Autriche contribue financièrement à l'acquisition de matériel de transport, à la	Dans le cadre du programme opérationnel « Transports » pour la	Financement des terminaux de transport combiné de la Deutsche	L'État fournit un appui financier à l'investissement en garantissant les prêts contractés auprès

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
<p>mise en œuvre de technologies novatrices et à la réalisation d'études de faisabilité des mesures d'application.</p> <p>Le programme pour l'innovation en matière de transport de fret combiné, mis en œuvre entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2020, prévoit des mesures financières conséquentes en faveur du transport combiné en Autriche. Il soutient les investissements dans les installations, les systèmes et les équipements mobiles nécessaires au transport ou à la manutention de marchandises dans le transport combiné. L'Autriche contribue aussi financièrement aux investissements dans les terminaux, pour la construction, l'agrandissement et la modernisation des installations de transbordement. Un programme d'appui au développement de connexions entre lignes ferroviaires et terminaux de transfert est en cours d'exécution depuis le 1^{er} janvier 2018 et prendra fin le 31 décembre 2022. Les investissements dans les installations et les constructions conçues exclusivement pour le transbordement de</p>	<p>période 2014-2020, des programmes d'appui sont en vigueur dans deux domaines :</p> <p>1. Appui à la modernisation et à la construction des terminaux de transport combiné : ce programme vise à appuyer les investissements dans la construction et les installations de transbordement, dans les nouveaux terminaux de transport combiné ou les nouvelles annexes des terminaux existants (aide publique à hauteur de 49 % des coûts engagés).</p> <p>2. Achat d'unités de chargement intermodales : ce programme vise à fournir un appui financier à l'achat d'unités de chargement intermodales (aide publique à hauteur de 30 % des coûts engagés).</p>	<p>Bahn AG (compagnie de chemins de fer allemande) et d'autres entreprises privées (ports et compagnies de chemins de fer privés, par exemple). Le Gouvernement fédéral encourage le transport combiné en accordant des subventions pour la construction de nouveaux terminaux intermodaux de grande capacité et la modernisation des terminaux existants (rail/route ou voies navigables/rail/route). Ces subventions sont versées soit au titre de la loi fédérale sur la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, si les installations sont des terminaux exploités par la DB Netz AG, soit, depuis 1998, sur la base de la directive concernant le financement des terminaux de transport combiné exploités par des entreprises privées. Cette directive est régulièrement révisée et elle est conforme aux règles</p>	<p>d'institutions financières internationales. La création de terminaux intermodaux en Lituanie a été financée en partie par l'Union européenne. Un appui aux investissements est fourni aux fins de l'électrification de la voie ferrée reliant Vilnius à Klaipėda, de la ligne Rail Baltica ainsi qu'aux points de franchissement des frontières, grâce aux financements de l'UE et au Programme d'investissement de l'État.</p>	

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
	marchandises peuvent bénéficier d'aides publiques.		applicables dans l'UE concernant l'aide publique. Elle est entrée en vigueur dans sa version actuelle le 1 ^{er} janvier 2017 et expirera le 31 décembre 2021.	
6.2 Aide financière destinée à faciliter les opérations (activités particulières, initiales, etc.)	Le Ministère fédéral des transports, des innovations et des technologies (BMVIT) appuie les activités de transport combiné (ainsi que les activités de transport par wagons isolés) des compagnies ferroviaires afin d'assurer un service de grande qualité dans le transport ferroviaire de marchandises. Dans ce cadre, des contrats d'une année sont conclus avec diverses entreprises ferroviaires. Ces contrats prévoient l'octroi d'un soutien financier pour les envois faisant l'objet d'un transport combiné. Pour le transport combiné non accompagné, le montant accordé est fonction du poids et de la taille (ou longueur) des unités de transport intermodales, du type de liaison de transport (liaison nationale, bilatérale ou de transit) et de la distance parcourue en Autriche. Pour le transport combiné accompagné (« route	Aucune information particulière	Aucune information particulière	Aucune aide financière n'est octroyée dans ce cadre.

Objectifs et points à traiter	Explications			
	Autriche	Tchéquie	Allemagne	Lituanie
6.3 Soutien fiscal (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	roulante »), il varie en fonction de l'axe sur lequel s'effectue le transport et du moment où il se déroule (jour/nuit). Mesures incitatives concernant la taxe sur les véhicules (voir BGBl. 449/1992, tel que modifié en dernier par BGBl. I 62/2018).	Réduction de la taxe routière (de 100 %) pour les véhicules routiers exclusivement utilisés aux fins des parcours initiaux et terminaux et (de 25 % à 90 %) pour ceux qui effectuent le nombre de parcours considéré dans le cadre d'une opération de transport combiné (conformément aux dispositions en vigueur de la loi n° 16/1993 Sb. sur la taxe routière).	Exemption de la taxe sur les véhicules à moteur pour les véhicules exclusivement utilisés aux fins des parcours initiaux et terminaux (voir art. 3, par. 9 de la loi sur la taxe sur les véhicules à moteur (Kraftfahrzeugsteuergesetz)). Remboursement de la taxe sur les véhicules à moteur pour les véhicules utilisés dans le cadre du ferroutage (voir art. 4 de la loi sur la taxe sur les véhicules à moteur).	Pas de mesures d'incitation fiscale.
7. Mesures de soutien réglementaires				
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Exemption de l'interdiction de circuler le week-end et les jours fériés : il est interdit aux véhicules à moteur et leurs remorques dépassant 3,5 t ainsi qu'aux véhicules à moteur et leurs remorques dépassant 7,5 t de circuler le samedi de 15 heures à minuit et le dimanche et les jours fériés de midi à 22 heures. Les parcours effectués en transport combiné dans un rayon de 65 km au	Les véhicules routiers utilisés pour le transport combiné sont exemptés de l'interdiction de circuler pendant les heures applicables le dimanche et les jours fériés pendant toute l'année ainsi que les vendredi et samedi pendant les vacances d'été (au titre de la loi n° 361/2000 Sb. sur le trafic routier).	Exemption de l'interdiction de circuler le week-end et les jours fériés (voir art. 30, par. 3, du Règlement sur la circulation (Straßenverkehrsordnung)).	Pas d'interdiction générale de circuler le dimanche et les jours fériés. La hauteur maximale autorisée pour les véhicules routiers transportant des conteneurs d'une hauteur supérieure à 2,6 mètres (9 pieds et 6 pouces) conformément aux normes ISO a été portée à 4,15 m.

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
	<p>maximum autour des terminaux suivants ne sont pas visés par cette interdiction : Brennersee, Salzburg-Hauptbahnhof, Villach-Fürnitz, Wels-Verschiebepbahnhof, Wien-Nordwestbahnhof, Wörgl, Graz-Süd CCT, Enns Hafen CCT, Wien Freudenau Hafen CCT, Krems a.d. Donau CCT, Linz Stadthafen CCT, St. Michael CCT, Hall in Tirol CCT, Bludenz CCT et Wolfurt CCT. Remarque : deux autres terminaux sont visés dans le texte du règlement, mais ils n'offrent plus de services de transport combiné.</p> <p>Exemption de l'interdiction de circuler pendant les vacances d'été : tous les samedis entre la fin juin et la fin août (les dates de début et de fin de l'interdiction de circuler sont publiées chaque année suffisamment tôt avant le début des vacances) ; il est interdit aux véhicules à moteur et leurs remorques dépassant 7,5 t de circuler sur certaines routes entre 8 heures ou 9 heures et 15 heures. Les trajets effectués en transport combiné rail-route ou voie navigable-route en provenance ou à destination de la gare ferroviaire ou du port de</p>			

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

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
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° 1072/2009). En outre, conformément à un décret du Ministère fédéral des transports, de l'innovation et des technologies, certains corridors routiers pour les trajets initiaux et terminaux des liaisons par route roulante jusqu'à certains terminaux peuvent être empruntés sans autorisation (c'est-à-dire qu'aucune autorisation bilatérale de transport routier de marchandises n'est nécessaire sur ces tronçons, sous réserve qu'il s'agisse d'un parcours de départ ou d'arrivée effectué par route pour les liaisons par route roulante). Ainsi, dans un rayon de 70 km autour du terminal de Wels, aucune autorisation n'est exigée pour effectuer les parcours initiaux et terminaux</p>	<p>Le transport routier de marchandises a été complètement libéralisé pour les véhicules à moteur immatriculés au sein de l'Union européenne.</p>	<p>En ce qui concerne les opérations de transport combiné qui donnent lieu au franchissement de frontières, les parcours initiaux et terminaux ont été libéralisés pour les véhicules immatriculés au sein de l'UE ou de l'Espace économique européen.</p>	<p>Parcours libéralisés.</p>

Objectifs et points à traiter	Explications			
	Autriche	Tchéquie	Allemagne	Lituanie
	de chargement et de déchargement, à condition d'emprunter une route roulante.			
7.3 Des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	Conformément à la loi sur les véhicules à moteur (BGBl. 267/1967 tel que modifié en dernier par BGBl. Teil I n° 19/2019), art. 4, par. 7a, le poids total autorisé en charge des véhicules à moteur et de leurs remorques utilisés pour les parcours routiers initiaux et terminaux dans le transport combiné ne doit pas dépasser 44 t (contre 40 t pour le transport routier en général). (le transport combiné est défini à l'article 2, sect. 1, par. 40, de la loi sur les véhicules à moteur)	Aucune information particulière.	Le poids maximal autorisé a été porté à 44 t pour les parcours routiers initiaux et terminaux (voir art. 34, par. 6 du Règlement sur les autorisations de mise en circulation des véhicules routiers (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ou StVZO), et article premier du 53 ^e règlement d'exemption des dispositions du StVZO (Ausnahmeverordnung von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)).	Pour le transport des conteneurs et autres unités (caisses mobiles et semi-remorques) utilisés dans des opérations de transport combiné, le poids total maximal autorisé des véhicules routiers à trois essieux et des semi-remorques à deux ou trois essieux a été porté à 44 t.
7.4 Simplification du contrôle des documents	Comme indiqué dans d'autres rubriques du présent document (voir les rubriques 7.2 et 7.3, par exemple), le transport combiné en Autriche bénéficie d'un certain nombre de privilèges. C'est pourquoi il doit être prouvé au moyen des documents appropriés que les opérations de transport qui sont présentées comme étant des opérations de transport combiné relèvent bien de ce type de transport.	Aucune information particulière.	Dans le cadre de la révision de la directive 92/106/CE, il est prévu d'introduire l'utilisation de données électroniques pour les opérations de transport combiné.	Aucune information particulière.

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
7.5 Systèmes de bonus pour le transport intermodal	De nombreux accords bilatéraux sur le transport routier de marchandises comportant des protocoles additionnels pour la promotion du transport combiné ont été conclus. Ces protocoles disposent, entre autres mesures particulières, que des permis supplémentaires seront délivrés aux pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne pour le transport de marchandises par route dans le cas de la circulation sur une route roulante pour entrer en Autriche, y transiter et en sortir.	Aucune information particulière.	Aucune information particulière.	Aucun système de bonus pour le transport intermodal.
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	Dans la réglementation, il n'y a pas de tolérances en ce qui concerne le poids maximal autorisé des véhicules. C'est pourquoi toute infraction est en principe répréhensible. La loi sur les véhicules à moteur permet en outre d'imposer des sanctions plus strictes (consistant par exemple à immobiliser le véhicule) si la sécurité routière est compromise, ce qui peut être le cas pour diverses raisons. Dans tous les cas, on considère que la sécurité routière est compromise si le poids du	Aucune tolérance n'est prévue dans la réglementation.	En principe, toute infraction à la limite de poids pour les véhicules doit être sanctionnée (contravention). La conformité des opérations de transport intermodal avec la réglementation relative au cabotage est également contrôlée.	Le transport routier est régi par la réglementation européenne. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une quelconque autorisation pour une opération de transport réalisée au moyen d'un véhicule dont les dimensions sont inférieures ou égales à 10 cm pour la hauteur, 9 cm pour la largeur et 100 cm pour la longueur.

Objectifs et points à traiter	Explications			
	Autriche	Tchéquie	Allemagne	Lituanie
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	véhicule dépasse de plus de 2 % le poids total maximal autorisé ou si la charge par essieu dépasse de plus de 6 % la charge maximale autorisée. Selon le droit du travail autrichien, le temps que le conducteur d'un camion passe sur un train de route roulante est considéré comme un temps de repos.	Aucune information particulière.	Dans le cas des autoroutes ferroviaires, le temps que les conducteurs passent dans le train est décompté de leurs heures de repos journalières, selon le règlement (CE) n° 561/2006.	La Lituanie prévoit de déployer un système de péage sur son réseau d'autoroutes et de voies express de catégorie A. Ce nouveau système sera avantageux et compétitif pour les transporteurs de différentes unités de transport.
8. Activités de transport				
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	Le réseau ferré autrichien est librement accessible.	Le libre accès est garanti aux opérateurs qui ont les compétences appropriées et qui remplissent les conditions techniques pour effectuer des transports ferroviaires.	L'accès au réseau ferroviaire de l'Allemagne est libre. L'accès aux terminaux de transport combiné ayant bénéficié d'un financement public pour la construction doit être autorisé sans discrimination.	Le réseau ferroviaire lituanien est librement accessible à toutes les compagnies et tous les transporteurs ferroviaires qui sont enregistrés en République de Lituanie et dans tous les autres États membres de l'UE, à l'exception des services de transit (en provenance et à destination d'un pays tiers), qui peuvent seulement être assurés par les compagnies et transporteurs ferroviaires publics.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de voies navigables	L'Autriche a libéralisé l'accès à son réseau de voies navigables conformément à l'acquis communautaire de l'Union européenne et à la Convention de Belgrade.	Le libre accès est garanti aux opérateurs qui ont les compétences appropriées et qui remplissent les conditions techniques pour effectuer des transports par voie navigable.	L'accès aux voies navigables est libre. L'accès aux terminaux de transport combiné ayant bénéficié d'un financement public pour	L'accès aux réseaux de voies navigables a fait l'objet de mesures de libéralisation.

Objectifs et points à traiter	Explications			
	Autriche	Tchéquie	Allemagne	Lituanie
9. Suivi du marché			la construction doit être autorisée sans discrimination.	
9.1 Veiller à la disponibilité de données cohérentes et fiables	En ce qui concerne le transport combiné, Statistics Austria collecte des données par mode de transport, conformément aux Règlements (UE) n ^{os} 70/2012 (route), 91/2003 (rail) et 1365/2006 (voies navigables). S'agissant des statistiques ferroviaires, l'Autriche collecte des données plus détaillées sur le transport par unités de transport intermodales que ce qui est requis par la réglementation de l'UE. Le Ministère autrichien des transports, des innovations et des technologies recueille des données détaillées sur la circulation transalpine, notamment des statistiques sur le transport combiné et des données sur les routes roulantes.	Des statistiques cohérentes et fiables sur le transport combiné sont disponibles. Certaines données commerciales et financières sont très sensibles et ne sont donc pas communiquées par les opérateurs.	L'Office fédéral des statistiques (destatis) collecte des données sur le transport combiné. L'Office fédéral du transport de marchandises collecte des données sur le transport combiné, la répartition du trafic par mode de transport et le développement économique du secteur des transports. Les données sont publiées deux fois par an dans un rapport sur le suivi du marché. Des données cohérentes et fiables sont également collectées lors de l'établissement du plan fédéral d'infrastructure pour les transports.	Statistics of Lithuania collecte des données fiables et cohérentes sur les statistiques du secteur des transports, les unités de chargement et de transport intermodal, les conteneurs et les autres marchandises.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Les goulets d'étranglement qui existent dans le réseau ferroviaire sont analysés conjointement par le Ministère autrichien des transports, des innovations et des technologies et l'entité gestionnaire de	Les goulets d'étranglement du transport de marchandises sont connus. Transport ferroviaire : Certains tronçons dans les banlieues des grandes	Les goulets d'étranglement sont mis en évidence lors de l'établissement du plan fédéral d'infrastructure pour les transports.	La Lituanie a établi un inventaire des goulets d'étranglement, qu'elle révisé régulièrement. En outre, une étude a été conduite sur l'élimination des obstacles au transport intermodal.

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
<p>l'infrastructure ferroviaire, à savoir ÖBB-Infrastruktur AG. Le Ministère produit des prévisions relatives à la demande de transport et ÖBB-Infrastruktur AG utilise des modèles pour l'analyse des affectations et des capacités. Les résultats des analyses ont contribué dans une large mesure à la conception du réseau pour 2025 et au-delà (« Zielnetz 2025+ »), et peuvent être consultés dans le rapport du projet. Tout récemment, un processus intégré a été lancé afin de réévaluer et d'actualiser l'objectif visé à long terme pour le réseau à la lumière de nouvelles prévisions relatives au transport national.</p>	<p>villes, la ligne Prague – Česká Třebová (C-E 40), la ligne Přerov – Ostrava (C-E 40) et certains des nœuds sur les quatre corridors nationaux de transit ferroviaire (lignes RTE-T). Pour nombre d'entre eux toutefois, il est désormais possible d'accroître la capacité et d'améliorer les paramètres, ce qui a déjà été fait dans certains cas.</p> <p>Transport routier :</p> <p>Une grande partie de l'autoroute D1, des tronçons manquants de l'autoroute D3, un tronçon manquant de l'autoroute D35 entre l'est de la Bohême et le nord-ouest de la Moravie, des sections à quatre voies manquantes sur les principales routes internationales et nationales, et le périphérique inachevé de Prague.</p> <p>Transport par voie navigable :</p> <p>Une section de l'Elbe entre la frontière et Ústí n. L. (environ 40 km).</p>			

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
9.3 Ouvrir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	N'ayant pas de littoral, et donc pas de centre de promotion du transport maritime à courte distance, l'Autriche s'intéresse principalement aux chemins de fer et aux voies navigables. Toutefois, elle s'intéresse également à la mise en œuvre, dans le cadre des réseaux transeuropéens, de la stratégie horizontale européenne intitulée « autoroutes de la mer » (proposée pour la première fois en 2001 dans le Livre blanc sur les transports de la Commission européenne comme une « véritable alternative concurrentielle au transport terrestre » et réaffirmée à l'occasion de l'examen à mi-parcours en 2006), dans la mesure où elle vise à mettre en place en Europe de nouvelles chaînes logistiques intermodales maritimes. Ces chaînes pourraient offrir des solutions plus durables (et aussi plus rentables) que les réseaux de transport purement routiers.	La Tchéquie est un pays sans littoral qui ne fait pas de transport maritime à courte distance. Il n'est pas nécessaire d'ouvrir un bureau d'information sur le transport maritime à courte distance.	L'Allemagne a ouvert un centre de promotion du transport maritime à courte distance et de la navigation intérieure (SPC) à Bonn. WS 21	Plusieurs entreprises assurent des opérations de transport maritime à courte distance. Ces entreprises peuvent aussi être concernées par les éventuelles demandes d'information émanant d'autres parties.
10. Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Le programme de recherche consacré à la mobilité du futur est axé sur la recherche de solutions intégrées conçues pour façonner le système de	Les principales conditions du renforcement de la mise en œuvre du principe de comodalité sont réunies dans les politiques de	Des systèmes innovants peuvent déjà être financés dans le cadre de la directive sur le financement des	En 2020, le Ministère des transports et de la communication a créé, aux côtés des entreprises qui en relèvent, le Centre pour l'innovation dans le

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
	<p>mobilité du futur, c'est-à-dire un système dans lequel les besoins sociaux, environnementaux et économiques sont pris en compte de façon équilibrée. L'approche de l'intégration autorise la conception de systèmes qui favorisent dans une large mesure la mobilité tout en réduisant au minimum les effets négatifs des transports. Les interactions complexes inhérentes aux systèmes de transport nécessitent des recherches interdisciplinaires qui doivent déboucher sur des innovations techniques et sociales. Le programme de recherche est donc centré sur les nouveaux marchés des solutions qui répondent en tout point aux besoins de la société. Objectifs et thèmes du programme de recherche : résoudre les grands problèmes sociaux, environnementaux et économiques répartis selon quatre thèmes. Un appui est apporté à l'innovation dans le transport de passagers et le transport de marchandises, fondée sur les besoins des utilisateurs. Un appui est également apporté à</p>	<p>transport. Il s'agit de développer l'infrastructure ferroviaire, notamment en augmentant la capacité de transport de marchandises et en installant des systèmes télématiques.</p>	<p>terminaux de transport combiné appartenant à des opérateurs privés.</p>	<p>domaine des transports, qui est chargé d'encourager l'innovation dans le secteur des transports et de la communication. Il est attendu que les experts des entreprises de ce secteur participent aux activités du Centre. Ils devraient chercher des solutions à différents problèmes et échanger des renseignements sur les innovations, en ce qui concerne la sécurité des passagers, des véhicules et de l'infrastructure, l'automatisation des tâches monotones et répétitives, l'investissement dans les modes de distribution automatisés et l'amélioration des conditions de travail. Le Centre créera une plateforme pour l'essai et la mise au point de technologies ; il organisera des ateliers et mettra au point des projets d'investissement tout en favorisant les synergies dans le secteur.</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
	<p>l'innovation technique dans les infrastructures des transports et dans les véhicules. Une fois combinés, ces appuis favorisent les synergies destinées à répondre aux enjeux actuels de la mobilité et contribuent à mettre en place un cadre durable, orienté vers le futur, pour la recherche sur la mobilité.</p> <p>Détails du programme de recherche :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Période : 2012-2020 ; • Budget annuel : 13 à 19 millions d'euros ; • Bénéficiaires : universités et groupes de recherche en dehors des universités, entreprises, organisations non gouvernementales et organismes publics, y compris les entreprises de transport ; • Pays concernés : Autriche (principalement), sachant qu'une participation internationale est envisageable ; • Mesures : appels semestriels de propositions thématiques (avec mise en concurrence des propositions), activités de renforcement des réseaux, 			

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
	<p>diffusion et appui au lancement de produits sur le marché ;</p> <ul style="list-style-type: none"> Projets recevables : travaux de recherche collectifs axés sur des applications. 			
11. Opérateurs des chaînes de transport intermodal				
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	<p>L’Autriche participe avec l’Allemagne et l’Italie à la plateforme pour le corridor du Brenner, en collaboration avec les provinces concernées, les gestionnaires d’infrastructure compétents et la Commission européenne.</p>	<p>Promotion indirecte à l’occasion de réunions de groupes de travail et de conférences internationales auxquelles participent des représentants du Ministère des transports.</p>	<p>L’Allemagne encourage l’utilisation des modes de transport respectueux de l’environnement. En principe, elle ne réglemente pas expressément la répartition modale ou les principes de fonctionnement des opérateurs.</p>	<p>Le transport par wagons-conteneurs et les services connexes sont proposés sur les marchés européen et asiatique. Parmi les services de wagons-conteneurs proposés, on peut citer : « Viking train » (Klaipėda – Minsk – Kiev – Ilyichevsk/Odessa) ; « Saule » Chongqing (Chine) – Anvers (Belgique), par transit via Šeštokai (Lituanie) ; « Vilnius Shuttle » (Vilnius – Klaipėda – Vilnius) ; « Merkurijus » (Kaliningrad/Klaipėda – Moscou) ; « Šeštokai express » (Pologne – +Lituanie – Bélarus – Fédération de Russie) ; Contrailler train « Nemunas » (Kaunas (Palemonas) – Vilnius (Paneriai) – Minsk (Koliadichi) – Vilnius (Paneriai) – Kaunas (Palemonas)). En outre le nouveau train intermodal « Amber Train » a été mis en service en 2018. Il assure le trajet</p>

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
				Šeštokai/Kaunas – Riga – Tallinn et relie ainsi les trois États baltes par voie ferrée. Le projet exploite les terminaux intermodaux de Šeštokai et Kaunas.
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Aucune information particulière.	Aucune information particulière.	Pour des raisons de sécurité, le choix du mode de transport, mentionné ci-dessus à la rubrique 11.1, est restreint dans le cas du transport de certaines marchandises dangereuses (Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB), art. 35).	Des travaux sont actuellement en cours dans le terminal intermodal de Kaunas pour préparer celui-ci à recevoir des conteneurs-citernes chargés de produits chimiques.
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Aucune information particulière.	Aucune information particulière.	Voir la rubrique 11.1.	Des pools internationaux de wagons sont utilisés dans le cadre du projet « Viking train ».
11.4 Encourager l'utilisation de trains-blocs entre les terminaux	En ce qui concerne le soutien financier apporté aux activités, voir la rubrique 6.2. Aucun soutien additionnel n'est prévu pour les trains-blocs.	Tarifs réduits pour l'utilisation du réseau ferroviaire public.	Voir la rubrique 11.1.	Gestion commune des terminaux de Vilnius et Kaunas et de la gare de Šeštokai.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisé bien conçus et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Il n'existe en Autriche aucun programme axé uniquement sur des « systèmes d'échange de données informatisé bien conçus et compatibles ».	Aucune information particulière.	L'Allemagne appuie volontiers l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisé bien conçus et compatibles.	Le système d'exploitation des terminaux comprend une fonction d'échange de données informatisé permettant d'informer les exploitants de

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>			
	<i>Autriche</i>	<i>Tchéquie</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Lituanie</i>
	Des systèmes de ce type sont toutefois prévus dans divers dispositifs d'appui tels que le programme d'innovations pour le transport combiné de fret ou le programme consacré à la mobilité du futur.			conteneurs ou les opérateurs de transport de l'état des déplacements d'un conteneur via les terminaux.