



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique****Cinquante-huitième session**Genève, 30 novembre-1^{er} décembre 2015

Point 14 de l'ordre du jour provisoire

Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal**Politique nationale en matière de transport intermodal****Communication du Gouvernement de la Slovénie****I. Mandat**

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

2. À sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail a décidé de continuer à veiller à la mise à jour des renseignements et a demandé que le questionnaire soit envoyé de nouveau aux États membres en 2015. Le secrétariat a mis à jour les renseignements et les a envoyés aux pays intéressés pendant le premier semestre de 2015. Quant au présent document, il contient les réponses envoyées par la Slovénie.

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



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

Slovénie

| | <i>Objectifs et points à traiter</i> | <i>Explications</i> |
|---|--|--|
| 1 | Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports | <p>Du point de vue des transports, un des atouts de la Slovénie est sa position géographique, dans un environnement européen intégré qui suit les tendances économiques mondiales. Grâce à des services logistiques globaux, la Slovénie est capable de répondre à la demande, en Europe centrale, en Europe méridionale et en Europe du Sud-Est. Le transfert des activités de production vers l'Extrême-Orient a permis à la mer Méditerranée et au canal de Suez de redevenir de grandes voies de communication. La présence de la mer Méditerranée au cœur de l'Europe représente aussi un avantage certain, permettant le développement de services de transport et de services portuaires.</p> <p>L'État soutiendra le transport intermodal grâce à une politique fiscale appropriée. L'offre de services logistiques globaux utiles à l'activité économique, offre rendue possible grâce aux liens existant entre les fournisseurs de ces services, devrait permettre, parallèlement à la mise en place d'une politique des transports à la fois moderne et rentable et respectueuse de l'environnement la viabilité économique du transport intermodal de marchandises (par le rail et par la route) à long terme. La Slovénie soutiendra résolument la mise au point de nouvelles technologies, qui donneront naissance à différentes formes de transport intermodal, une externalisation des services logistiques, une optimisation générale des chaînes de production et la réduction des effets néfastes des transports sur l'environnement.</p> <p>Les possibilités que recèle la Slovénie pour le développement d'activités de services (notamment dans les domaines du transport et des services logistiques) sont capitales non seulement pour son économie nationale mais aussi pour l'économie de l'Europe tout entière. Ces possibilités sont dues à la position géographique du pays qui se trouve aux frontières extérieures de l'Union européenne, qui est traversé par tous les réseaux de transport transeuropéens (TEN) et sert de point d'entrée et de sortie à tous les flux à destination et en provenance d'Europe centrale et d'Europe du Sud-Est. Dans ce domaine, la Slovénie a pris du retard par rapport à ses voisins. Pour son</p> |

approvisionnement économique, le pays mise principalement sur l'élimination des goulets d'étranglement, l'acheminement des marchandises par le rail plutôt que par la route et le développement du transport intermodal. C'est la raison pour laquelle la Slovénie doit s'en remettre, pour le transport de marchandises, à des solutions logistiques globales, par exemple en ce qui concerne la gestion de la chaîne d'approvisionnement, la planification globale de la logistique externe et l'utilisation de techniques d'information pour la surveillance des flux de marchandises.

La politique des transports dans le domaine de l'approvisionnement du pays est principalement axée sur une intensification de la modernisation des infrastructures de transport, la mise en place d'un réseau de transport intérieur et l'intégration de ce dernier dans les réseaux de transport internationaux, notamment la TEN. Elle est aussi axée sur la construction des liaisons nécessaires avec les centres logistiques, les centres de distribution et les terminaux de transport intermodal de marchandises.

2. Institutions nationales et internationales

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

Le processus de Zurich, appelé ainsi sur le modèle de la « Déclaration de Zurich », sert de cadre à la coopération entre les Ministres des transports des pays alpins.

Le Ministre des infrastructures de la République de Slovénie est chargé pendant deux ans (2014-2016) de présider ce processus.

Les Ministres des transports du processus de Zurich encouragent toutes les mesures visant à transférer le transport de marchandises de la route vers le rail, dans l'esprit d'un développement durable, et dans le but d'accroître la sécurité routière pour tous les usagers et garantir une fluidité optimale du trafic à travers les Alpes.

La Slovénie s'efforce de développer le fret ferroviaire ainsi que le feroutage (accompagné ou non accompagné) :

- En améliorant les infrastructures ferroviaires, notamment en renforçant la sécurité dans les tunnels (élimination des goulets d'étranglement), principalement dans les terminaux des lignes de transport combiné transalpines;

| Objectifs et points à traiter | Explications |
|-------------------------------|---|
| 2.2 | Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <i>internationale</i> des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports) |
| | <ul style="list-style-type: none"> • En améliorant l'attractivité et la qualité de l'offre ferroviaire (garantie de l'accès au réseau, horaires, fréquence des trains, temps de trajet, équipement des voitures pour les chauffeurs, sillons prioritaires pour les trains de marchandises, qualité de service, etc.); • En accordant des soutiens financiers, tout en veillant à ne pas fausser le marché, afin d'assurer un transport combiné compétitif par rapport aux transports routiers; • En soutenant le développement de nouvelles technologies ou d'innovations dans le domaine du transport combiné; • Au moyen d'une coopération accrue (autorités publiques, entreprises de transport combiné et entreprises ferroviaires) aux niveaux national et international; <p>En tant que pays chef de file, la Slovénie se charge de coordonner les activités des cinq groupes de travail.</p> <p>La Convention alpine est un traité international qui a été conclu entre les pays alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie, Liechtenstein, Monaco, Slovénie et Suisse) mais aussi avec l'Union européenne, dans le but d'assurer le développement durable et la protection des Alpes.</p> <p>La Slovénie soutient les principaux objectifs du Groupe de travail, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un système coordonné d'informations dans les domaines des transports et du tourisme; • Mettre en œuvre la Convention alpine et notamment le Protocole « Transports » en vue de définir une méthode commune d'élaboration du document de référence relatif à l'article 15 du Protocole; • S'efforcer de réduire les influences délétères du transport sur la santé et l'environnement; • Définir des bonnes pratiques, notamment pour la mobilité durable dans les zones urbaines et aux alentours. |

| <i>Objectifs et points à traiter</i> | <i>Explications</i> |
|---|--|
| 3. Coûts et prix | |
| 3.1 Créer les conditions d'une concurrence équitable entre les différents modes de transport | <p>Les dernières modifications apportées à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive 2006/38/CE et directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil en date du 27 septembre 2011) autorisent pour la première fois l'internalisation des coûts externes dus à la pollution atmosphérique et sonore causée par les transports routiers. Dans son plan stratégique de développement des transports (encore à l'état de projet), la Slovénie prévoit d'internaliser les coûts externes dus à la pollution atmosphérique et sonore causée par les transports routiers.</p> <p>La loi sur les péages routiers prévoit de taxer la pollution atmosphérique et la pollution sonore due aux poids lourds.</p> |
| 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 voie navigable) | Étant donné que la Slovénie ne possède pas de voies navigables, elle n'a pas ratifié le Protocole sur le transport combiné par voie navigable. |
| 4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier | Rien à signaler. |
| 4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux | Rien à signaler. |
| 4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux | Rien à signaler. |
| 5. Interopérabilité | |
| 5.1 Veiller à la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaires | <p>La Slovénie travaille à l'amélioration de l'interopérabilité de son réseau pour le rendre conforme aux normes européennes. Elle est en train de se doter d'un réseau de téléphonie mobile pour les chemins de fer (GSM-R) en vue d'intégrer le système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS), conformément à la décision 2012/88/UE et dans le cadre d'un plan national de développement. En Slovénie, le réseau central de l'Union européenne bénéficie déjà d'un ERTMS de niveau 1.</p> |
| 5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques | Rien à signaler. |

| | <i>Objectifs et points à traiter</i> | <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...) | La Slovénie subventionne l'achat de matériel de transport, la mise en œuvre de technologies novatrices, dans le cadre d'appels d'offre et un programme opérationnel au titre de l'objectif « Convergences » pour 2014-2020. |
| 6.2 | Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc...) | Rien à signaler. |
| 6.3 | Mesures de soutien fiscal (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc...) | Rien à signaler. |
| 7. | Mesures de soutien réglementaires | |
| 7.1 | Exemption des restrictions et des interdictions de circulation | <p>Restrictions de circulation</p> <p>Les interdictions de circulation ci-après s'appliquent aux poids lourds d'une masse totale supérieure à 7,5 tonnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tous les dimanches et les jours fériés de 8 heures à 21 heures; • Le vendredi saint de 14 heures à 21 heures; • Sur la route G1-3 Maribor – Dolga vas, du samedi 8 heures au dimanche 21 heures; la circulation locale est autorisée le samedi entre 8 heures et 15 heures. <p>Entre le dernier week-end de juin et le premier week-end de septembre, les restrictions de circulation s'appliquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le samedi, de 8 heures à 13 heures; • Le dimanche et les jours fériés de 8 heures à 21 heures. <p>Sur les routes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A1 Ljubljana – Koper; • R409, G102 et R208 : Ljubljana – Logatec – Razdrto – Crni Kal – Srmin; • H5, H6 , R406, R471, G111 Skofije – Koper – Secovlje; • G11 Koper – Smarje – Dragonja; • G6 Postojna – Ilirska Bistrica – Jelsane. |

| Objectifs et points à traiter | Explications |
|---|--|
| | <p>Autres restrictions :</p> <p>En cas de forte chute de neige, les routes sont interdites aux ensembles de véhicules transportant des marchandises ainsi qu'aux véhicules transportant des marchandises dangereuses.</p> <p>Les conducteurs des véhicules se trouvant dans ce cas doivent s'arrêter à temps et se garer sur les emplacements prévus à cet effet, à l'écart de la chaussée; ils ne sont pas autorisés à se détourner pour prendre des routes secondaires.</p> <p>L'interdiction de circulation ne peut être levée que par la direction des routes.</p> <p>Des restrictions de circulation sont aussi imposées lorsque la vitesse du vent dépasse 80 km/h.</p> <p>En vertu du 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 une opération de transport combinée (dont une partie se fait par voie ferrée ou par bateau).</p> |
| 7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux | <p>Les opérations de transports routiers (parcours initiaux et terminaux) sont ouvertes aux véhicules immatriculés dans l'Union européenne ou dans l'Espace économique européen et qui détiennent une licence communautaire, en vertu des dispositions pertinentes de l'Union européenne (notamment le Règlement de la CE 1072/2009).</p> |
| 7.3 Application de limites de poids supérieures pour les véhicules routiers transportant des unités de transport intermodal | <p>En vertu du décret sur le transport combiné, une masse totale de 44 tonnes au maximum est admise dans les cas suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Véhicules transportant des unités de transport intermodal; 2. Remorques renforcées en transport non accompagné 3. Ensembles de véhicules comportant cinq essieux ou davantage effectuant une opération de ferroulage en provenance ou à destination d'un terminal, à condition qu'ils soient adaptés pour le transport de caisses mobiles. |
| 7.4 Simplification du contrôle des documents | <p>Aucune simplification du contrôle des documents n'est prévue pour les opérations de transport combiné.</p> |
| 7.5 Système de « bonus » pour le transport intermodal | <p>De nombreux accords bilatéraux portant sur le transport de marchandises par la route ont été conclus avec des clauses spéciales en faveur du transport combiné. Pour les pays qui ne sont pas</p> |

| <i>Objectifs et points à traiter</i> | | <i>Explications</i> |
|--------------------------------------|--|---|
| | | membres de l'Union européenne, ces clauses spéciales stipulent entre autres que des autorisations spéciales seront accordées au transport de marchandises s'il se fait par ferroutage, pour entrer en Slovénie, y transiter et en sortir. |
| 7.6 | Application rigoureuse de la réglementation relative aux transports routiers | L'application de la réglementation relative aux transports routiers est conforme aux directives européennes. |
| 7.7 | Autres mesures de soutien réglementaires | Dans le droit du travail en vigueur en Slovénie, le temps qu'un conducteur de camion passe dans le train transportant son véhicule est considéré comme du temps libre ou du temps de repos, à condition qu'il ait accès à une couchette. |
| 8. | Opérations de transport | |
| 8.1 | Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires | L'accès au réseau ferré de la Slovénie est libre, conformément aux dispositions de la législation de l'Union européenne. |
| 8.2 | Libéralisation de l'accès aux réseaux de transport par voie navigable | La Slovénie ne possède pas de voie navigable. |
| 9. | Surveillance du marché | |
| 9.1 | S'assurer de la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables | Les données concernant le transport intermodal combiné sont rassemblées par l'Office statistique de la République de Slovénie, conformément à un décret relatif aux transports combinés (OG, n° 4/2001). |
| 9.2 | Établir des inventaires des goulets d'étranglement | Les goulets d'étranglement se trouvant sur les infrastructures ferroviaires et routières ont été recensés et intégrés dans la stratégie de développement des transports pour la période 2020/2030, qui peut être consultée dans le rapport correspondant. |
| 9.3 | Établir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance | Le port de Koper met actuellement en place des activités de transport maritime à courte distance mais il ne s'est pas encore doté de bureau d'information. |
| 10. | Encourager les innovations relatives à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport | Aucune activité en ce sens n'est en cours pour l'instant. |

| <i>Objectifs et points à traiter</i> | <i>Explications</i> |
|---|--|
| 11. Exploitants de réseaux de transport intermodal | |
| 11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats | Le Gouvernement de la République de Slovénie a signé des accords de transport combiné avec les Gouvernements de la Bulgarie, de la Croatie, de la République tchèque et de la République slovaque. |
| 11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport des marchandises dangereuses | Le RID et l'ADR sont strictement appliqués. Des conseillers en sécurité suivent actuellement des cours de formation et, deux fois par an, tout le personnel s'occupant de ce genre de transport reçoit une formation pratique. |
| 11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons | Rien à signaler. |
| 11.4 Encourager l'utilisation de trains-blocs entre les terminaux | Rien à signaler. |
| 11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisés efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple). | Il existe des systèmes de suivi et de localisation (interconnexion entre des réseaux locaux et le système CESAR ou le GPS). Il existe aussi une interface de réservation et de facturation électronique avec les principaux clients. |