



---

**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<sup>er</sup> 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\*****Note du secrétariat****I. Mandat**

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

2. 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 l'Albanie.

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>.

---

\* Le présent document a été soumis en retard en raison de la transmission tardive de renseignements provenant d'autres sources.



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

### A. Albanie

	<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>Dans sa politique des transports, l'Albanie accorde une place centrale au transport intermodal pour résoudre les problèmes que pose et que continuera à poser le transport routier de marchandises, en raison de sa situation géographique et de sa topographie. En raison de l'intensification des flux de trafic, aussi bien du trafic intérieur que du trafic de transit, en particulier sur les routes, l'Albanie est en train de prendre des mesures en faveur de modes de transport respectueux de l'environnement, comme le rail ou le transport combiné.</p> <p>En Albanie, à l'heure actuelle, le transport combiné prend la forme d'un transfert de marchandises qui sont déchargées de navires pour être chargées sur des camions. Ce transport concerne essentiellement des conteneurs qui sont stockés dans le port de Durrës à destination du Kosovo. Ce mode de transport devrait être appelé à se développer dans les années qui viennent pour s'étendre aux transports par chemin de fer, en raison du projet de remise en état de la ligne Tirana-Durrës. Grâce au soutien de la BERD, ce projet et le projet de construction d'une nouvelle ligne Tirana-Rinas devraient être achevés en 2016.</p> <p>L'objectif du développement du transport combiné est de relier progressivement les ports albanais aux réseaux de transport des pays voisins, notamment sur : 1) les liaisons avec le couloir VIII (liaison ferroviaire entre le port de Durrës et l'ex-République yougoslave de Macédoine) et la Bulgarie; 2) la route n° 2 (Tirana-Shkodër-Podgorica); et 3) les liaisons entre les ports de Durrës, Vlorë et Shëngjin avec le Kosovo.</p>

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

	<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
2.	Institutions nationales et internationales	
2.1	Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <i>nationale</i> des politiques (environnement, aménagement du territoire et transports)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Programme national de transport prévoit pour le court terme le développement du transport intermodal au départ et à destination du port de Durrës. Un plan d'action a été établi pour le couloir de transport VIII, qui prévoit la création d'une liaison ferroviaire entre le port de Durrës et l'aéroport; un prêt de la BERD est actuellement en cours de négociation et les travaux pourront commencer dès qu'il aura été accordé.</li> </ul> <p>Plan national d'efficacité énergétique (NEEAP), pour 2010-2018</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le secteur des transports, la politique d'efficacité énergétique devrait principalement viser à transférer le transport de marchandises de la route au rail. En ce qui concerne le transport routier, l'accent sera mis sur un meilleur équilibre entre le transport public et le transport privé.</li> </ul> <p>Plan national de transport (quinquennal)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le principal objectif du Plan national de transport (ANTP) est d'instaurer un système de transport et des infrastructures à la fois sûrs, fiables, efficaces et entièrement intégrés, qui répondent aux besoins en matière de transport de fret et de voyageurs, respectent l'environnement et soient rentables. Le Plan national de transport doit aller dans le même sens que le projet du Gouvernement en matière de développement économique et social mais aussi viser à une intégration optimale des systèmes de transport dans les réseaux de transport régionaux, européens et mondiaux.</li> <li>• Sur la base des principes énoncés ci-dessus, les principaux objectifs du Plan national de transport sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place un système réglementaire qui favorise le fonctionnement optimal du système de transport;</li> <li>• Soutenir le développement de l'aide économique;</li> <li>• Assurer un accès équitable aux moyens de transport dans l'ensemble du pays, afin de donner à toutes les régions du pays des chances égales de développement;</li> <li>• Réduire les goulets d'étranglement;</li> </ul> </li> </ul>

Objectifs et points à traiter <sup>1</sup>	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"> <li>• Favoriser l'intégration dans l'Union européenne et satisfaire la demande de transport de la partie méridionale des Balkans;</li> <li>• Améliorer la sécurité, la qualité et la fiabilité du système de transport;</li> <li>• Mieux tenir compte des besoins des voyageurs, mais aussi des entreprises de transport de marchandises;</li> <li>• Créer un système de transport respectueux de l'environnement;</li> <li>• Garantir la transparence dans la prise des décisions.</li> </ul> <p>Dans le cadre du « Processus de Berlin » et de l'Initiative pour de meilleures liaisons de transport, le Gouvernement s'est engagé à améliorer la coopération régionale. Les tronçons énumérés ci-dessous font partie du Réseau central SEETO : 1) route nationale Nord-Sud, qui fait partie de l'autoroute mer adriatique-mer ionienne et qui traverse successivement la Croatie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro, l'Albanie et la Grèce; 2) portion de route Durrës-Morinë, qui fait partie de l'axe Nis-Pristina-Durrës et qui relie l'actuel couloir X à la côte adriatique; et 3) route principale du couloir VIII qui relie la mer adriatique à la mer Noire.</p> <p>Des experts du Ministère albanais des transports et des infrastructures participent activement à de nombreux projets régionaux, notamment le projet INTERMODAL (pour le développement de la zone littorale de l'Adriatique). Ce projet est cofinancé par la Commission européenne dans le cadre d'un contrat de préadhésion (IPA Adriatique CBC 2007-2013).</p> <p>Le projet a pour objectif de faciliter le dialogue sur les questions de mobilité intermodale en milieu urbain et dans un contexte touristique mais aussi de sensibiliser les citoyens à la nécessité d'adopter des solutions de mobilité « verte ».</p> <p>À ce propos, il faut citer la réunion qui s'est tenue à Vlorë sur le thème suivant : Le transport intermodal dans la région adriatico/ionienne : partage au niveau de la CBC des projets de plans stratégiques locaux en faveur d'une mobilité intermodale durable.</p>

L'Albanie et la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

L'Albanie a ratifié à la fois la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC) et le Protocole de Kyoto, en qualité de Partie non visée par l'Annexe I. Lors des pourparlers sur la question, l'Albanie partage la position de l'Union européenne, à la différence près, qu'en tant que Partie non visée par l'annexe I, elle s'est engagée à appliquer des mesures d'atténuation appropriées au niveau national (MAAN).

La part de l'Albanie dans les émissions mondiales de gaz à effet de serre est relativement modeste puisqu'elle est estimée à 9,4 millions de tonnes par an d'équivalent CO<sub>2</sub>.

Cela vient de ce que plus de 95 % de l'électricité du pays provient de centrales hydroélectriques et que les usines énergivores ne sont plus en activité. Les transports sont le secteur qui produit la plus grande quantité de gaz à effet de serre, suivis par l'agriculture et le secteur des déchets. Si rien n'est fait pour les atténuer, les émissions de gaz à effet de serre devraient augmenter au cours des prochaines années en Albanie.

Le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) apportent leur soutien à l'Albanie pour toute une série de mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation pour un renforcement des capacités mais aussi des projets concrets sur le terrain.

En outre, les experts albanais des transports font tout pour faire valoir leurs intérêts nationaux dans les organes internationaux de coordination, notamment en étant actifs au sein du Groupe des transports du Forum international des transports (FIT) dans le cadre de la CEMT.

L'Albanie coopère avec les pays voisins en vue d'inclure certains tronçons importants du réseau relevant du SEETO dans le cœur du réseau central RTE-T, ce qui devrait avoir pour effet d'améliorer la qualité du réseau national et le rendre plus conforme aux normes en vigueur dans l'Union européenne.

	<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
3.	Coûts et prix	
3.1	Créer les conditions d'une égale concurrence entre les différents modes de transport	<p>L'instauration d'une concurrence équitable entre les différents modes de transport passe par l'élaboration et la mise en place de systèmes de tarification équitables et efficaces. En d'autres termes, les prix doivent être fixés en tenant compte des ressources utilisées et refléter tous les coûts externes.</p> <p>C'est la raison pour laquelle l'Albanie a entamé une procédure d'évaluation interne dans le cadre de sa stratégie d'évaluation des péages (RTS).</p> <p>Cette stratégie devrait déboucher sur un document stratégique à l'intention du Gouvernement de l'Albanie sur l'utilisation des péages routiers dans le pays. Ce document devrait définir l'objet de ces péages et indiquer si les recettes devraient en premier lieu servir au financement de nouvelles infrastructures dans le cadre de concessions existantes ou à l'entretien de routes existantes. Les barèmes seraient établis compte tenu des meilleures pratiques en usage en Europe et conformément à la législation en vigueur dans l'Union européenne. Sur la base de critères pertinents, il conviendra de dresser la liste des portions de route du réseau existant qui pourront être payantes proportionnellement à la pollution atmosphérique et sonore causée par les poids lourds.</p> <p>La stratégie du secteur des transports vise en premier lieu à développer encore davantage l'ensemble du réseau et notamment à mieux l'intégrer aux réseaux de ses voisins et des autres pays européens, pour une plus grande interconnectivité et interopérabilité.</p>
3.2	Développer entre les modes de transport des interfaces plus efficaces et moins onéreuses	<p>Le Ministère des transports et des infrastructures a manifesté un intérêt particulier pour le développement d'interfaces entre les modes, par le biais de gares pour les voyageurs et de centres logistiques pour les marchandises, afin de se doter d'un réseau multimodal efficace.</p>

	<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<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>Le transport combiné est régi par « l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes » (AGTC), ratifié par le Parlement albanais en vertu de la loi n° 9873, le 14 février 2008. En revanche l'Albanie n'a pas encore ratifié le Protocole de l'AGTC sur le transport combiné par voies navigables (13 novembre 1997).</p> <p>En application du Code albanais des chemins de fer, le Gouvernement soutient la planification et la construction d'infrastructures ferroviaires.</p>
4.2	Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	<p>L'Albanie participe au projet ACROSSEE (Facilitation du franchissement des frontières pour une meilleure intégration dans l'Europe du Sud-Est – SEE/D/0093/3.3/X), projet cofinancé par le Programme de coopération transnationale de l'Union européenne pour l'Europe du Sud-Est, géré conformément aux nouvelles directives RET-T, qui vise à améliorer le franchissement des frontières dans la région de l'Europe du Sud-Est. Cet objectif a été atteint grâce à la priorité donnée à l'amélioration du réseau existant et à la prolongation du réseau de transport de l'Union européenne en direction de la partie occidentale des Balkans.</p>
4.3	Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	<p>Les chemins de fer albanais ainsi que certaines entreprises ferroviaires privées s'efforcent de mettre en œuvre les dernières conclusions du sommet qui s'est tenu à Vienne, les 27 et 28 octobre 2015, entre des responsables de haut niveau des pays de la partie occidentale des Balkans.</p> <p>En Albanie, quatre ports maritimes appartiennent à l'État et deux terminaux pétroliers sont financés par des fonds mixtes publics-privés. Un des principaux objectifs du Gouvernement albanais est d'améliorer et de moderniser les infrastructures portuaires afin de satisfaire aux normes minimums et de faciliter le transport multimodal. Des fonds ont été investis à plusieurs reprises dans ces ports, notamment pour la construction de nouveaux quais et l'amélioration des infrastructures afin de faciliter le transbordement des marchandises arrivées par bateaux sur d'autres moyens de transport.</p>

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	<p>Il s'agit principalement de lutter contre les obstacles régionaux au transport qui augmentent la durée des voyages et leur coût, notamment les formalités administratives imposées au passage des frontières, afin d'économiser du temps et de l'argent et améliorer la prévisibilité et la fiabilité du système.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer les infrastructures secondaires et les terminaux de transport mais aussi renforcer les chaînes logistiques et l'interopérabilité selon des normes techniques susceptibles d'améliorer la qualité des services tout le long du réseau de transport.</li> </ul>
5. Interopérabilité	
5.1 Veiller à la compatibilité des systèmes d'information et de signalisation ferroviaires	<p>En vertu du nouveau code ferroviaire de 2015 (encore à l'état de projet), les systèmes de régulation et de signalisation servent à assurer la sécurité du trafic. Ils sont conçus, fabriqués et entretenus conformément aux normes définies dans les règlements mis au point par l'Autorité de sécurité ferroviaire dans un souci d'interopérabilité. Cette réglementation est approuvée par le Ministère des transports et elle est appliquée par les concepteurs, les fabricants et les gérants d'infrastructures ferroviaires. La communication entre les agents chargés de la circulation ferroviaire se fait par des moyens électroniques.</p> <p>Conformément au nouveau code ferroviaire 2015 (encore à l'état de projet), les systèmes de régulation et de signalisation ainsi que les méthodes d'utilisation du système de communication sont mis au point par le Directeur des infrastructures, conformément aux normes définies par l'Autorité de sécurité ferroviaire. Le système de signalisation sert principalement à guider les usagers passifs du réseau ferroviaire, notamment les voyageurs, les piétons ou les véhicules routiers par exemple. Les formes, les dimensions, les couleurs et les emplacements des signaux sont définis conformément à des normes figurant dans la réglementation édictée par l'Autorité de sécurité ferroviaire. Les emplacements des signaux sont conformes à l'organisation et aux méthodes de travail utilisées dans les services ferroviaires et obéissent à un certain nombre de normes de sécurité</p>

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	<p>. Le système de signalisation utilise les mêmes signaux que ceux utilisés sur l'ensemble du réseau ferré de l'Union européenne. Quant à l'électrification du réseau, elle doit obéir aux normes techniques définies par l'Autorité de sécurité ferroviaire, dans le respect des dispositions du code ferroviaire.</p>
5.3 Autres mesures	<p>L'Albanie est en train d'améliorer l'interopérabilité de son réseau pour le mettre au niveau des normes européennes. Elle s'est résolument engagée dans l'introduction du Système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS), défini dans la Décision 2012/88/UE, sur la base du plan de transport national.</p> <p>La mise en place de systèmes de transport et de communication intelligents, notamment des systèmes de suivi et de localisation des trains, est prévue dans la quatrième partie du projet dans lequel sont associés les chemins de fer albanais et d'autres sociétés de chemin de fer de la région comme la BDZ de Bulgarie. Le projet ADB de plateforme multiple s'est achevé en décembre 2014 avec la signature d'un Protocole d'accord entre les 42 partenaires du projet et la Direction des infrastructures des chemins de fer albanais. La mise en place d'instruments informatiques et de communication pour la plateforme multiple de liaison entre la mer adriatique, le Danube et la mer Noire a été accompagnée d'une étude des instruments actuellement utilisés pour le suivi et la localisation des trains. Cette activité est principalement concentrée en Italie (Apulia), en Grèce, en Albanie et au Monténégro. La mise en œuvre de ces moyens informatiques et de communication s'accompagne d'une harmonisation des instruments existants pour le choix du type de transport (chemins de fer).</p>
6. Mesures de soutien financières et fiscales	<p>Chaque année, le budget de l'État alloue aux chemins de fer albanais 4,5 millions de dollars des États-Unis pour l'amélioration des services de transport de voyageurs.</p> <p>Il lui alloue aussi des fonds pour la rénovation et l'entretien des infrastructures ferroviaires.</p> <p>Ces fonds servent entre autres à la réfection des ouvrages d'art (ponts, canaux, tunnels et viaducs) et à l'entretien du matériel roulant (locomotives,</p>
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
	<p>voitures et wagons).</p> <p>Les chemins de fer albanais ont sollicité une aide financière pour la rénovation de liaisons ferroviaires, notamment avec les pays voisins, pour le trafic international de marchandises. En attendant, ils ont financé une étude pour la reconstruction de la ligne Durrës-Rrogozhinë-Elbasan-Pogradeci-Lin jusqu'à la frontière avec l'ex-République yougoslave de Macédoine.</p> <p>Les fonds servant à la construction d'infrastructures ferroviaires proviennent de plusieurs sources comme le budget de l'État, des emprunts, des dons ou encore des investissements mixtes ou privés. Les fonds alloués pour le financement des obligations mentionnées dans le Code des chemins de fer pour les infrastructures ferroviaires doivent être définis dans le contrat signé entre la Direction des infrastructures ferroviaires publiques et les autorités compétentes, pour une période de cinq ans. Ce contrat doit être renégocié tous les cinq ans. Ces fonds feront partie d'un programme d'investissements de cinq ans décidé par le Conseil des ministres et apparaîtront dans le contrat signé entre le Ministre des transports, le Ministre des finances et la Direction des infrastructures publiques. Cette dernière est chargée d'établir le plan d'entreprise, qui définit les investissements ainsi que les autres mesures concernant les infrastructures. Le plan d'entreprise est établi afin de garantir l'utilisation optimale des infrastructures, leur développement, l'équilibre financier du plan dans son ensemble et les moyens propres de parvenir à ces objectifs. Le plan d'entreprise est approuvé par les Ministères propriétaires des infrastructures ferroviaires, à savoir, le Ministère des transports et le Ministère des finances.</p>
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Non disponible
6.3 Mesures de soutien fiscal (Taxes sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	Non disponible
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	<p>Exemption de l'interdiction de circuler les week-ends et les jours fériés pour les poids lourds.</p> <p>Pendant la période estivale, entre le 15 mai et le 30 septembre, les poids lourds avec ou sans remorque dont la masse dépasse 7,5 tonnes n'ont</p>

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	<p>pas le droit de circuler le samedi de 4 heures du matin à midi et le dimanche et les jours fériés de midi à minuit.</p> <p>Chaque année, le 28 et le 29 novembre (les dates de début et de fin de l'interdiction de circuler sont publiées chaque année suffisamment tôt avant le début des vacances), les poids lourds avec ou sans remorque dont la masse dépasse 7,5 tonnes n'ont pas le droit de circuler entre 14 heures et minuit le 27 novembre, entre midi et minuit le 28 novembre et entre midi et 14 heures le 29 novembre, sur certaines routes principales.</p> <p>Sont dispensés de cette interdiction les poids lourds militaires, les véhicules transportant des denrées alimentaires, ou de l'eau, ainsi que les véhicules de presse.</p>
7.3 Maintien de limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodal	<p>La loi n° 8378, en date du 22 juillet 1998, intitulée « Code de la Route de la République d'Albanie », dans sa version amendée, est conforme à la Directive du Conseil 96/53/CE du 25 juillet 1996 qui fixe, pour certains véhicules routiers circulant dans la communauté, les dimensions et les masses maximales autorisées en trafic national et en trafic international.</p>
7.4 Simplification du contrôle des documents	<p>Un accord a été conclu entre l'Albanie et les autorités allemandes compétentes concernant l'utilisation de permis généraux pour le transport combiné de marchandises route/mer (Transroulage).</p> <p>La Convention TIR est un excellent outil pour faciliter le transport intermodal.</p>
7.5 Systèmes de « bonus » pour le transport intermodal	<p>L'Albanie a signé deux accords bilatéraux, le premier avec la Bulgarie et le second avec l'Autriche, mais leur mise en œuvre n'a pas encore commencé étant donné qu'il n'existe pas de trafic intermodal entre ces pays.</p>
7.6 Application rigoureuse de la réglementation relative au transport routier	<p>La réglementation relative à la masse des véhicules est strictement appliquée et toute infraction est sanctionnée. Conformément au Code de la Route de l'Albanie, des sanctions plus sévères (par exemple l'immobilisation pure et simple du véhicule) peuvent être imposées si les autorités estiment que la sécurité routière est compromise. La sécurité routière peut être compromise de toutes sortes de façon.</p>

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	<p>Dans tous les cas, la sécurité routière est considérée comme compromise si la masse totale maximum autorisée en charge est dépassée de plus de 5 % ou si la masse maximum autorisée à vide est dépassée de plus de 10 %.</p> <p>En vertu de la réglementation applicable dans les transports et le droit du travail, le temps que passe un chauffeur dans un autre mode de transport (bateau ou train) est considéré comme du temps de repos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Décision du Conseil des ministres n° 1243, en date du 10 septembre 2008, intitulée « Organisation du temps de travail des personnes employées dans le transport routier, temps de conduite des chauffeurs et matériel d'enregistrement ».</li> <li>• Décision du Conseil des ministres n° 207, en date du 25 février 2009, intitulée « Adoption de règlements concernant les contrôles à effectuer dans les bureaux des entreprises de transport et les contrôles routiers visant à vérifier les heures de travail effectuées par les chauffeurs ».</li> </ul>
8. Opérations de transport	
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	<p>L'Albanie a adopté le règlement 2638, en date du 10 juin 2011 (publié dans le Journal officiel 98 en date du 20 juillet 2011), qui concerne la délivrance, la prolongation, la modification, la suspension ou la suppression d'un agrément accordé à une entreprise ferroviaire.</p> <p>Les compagnies de chemins de fer appliquent le règlement 3602, en date du 18 septembre 2011, relatif au chargement et au déchargement des marchandises transportées par chemins de fer (Journal officiel 126, du 9 avril 2011).</p> <p>L'Albanie a aussi adopté et mis en œuvre la loi n° 118, en date du 13 décembre 2012, relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, loi qui est fondée sur le RID.</p> <p>Le mécanisme de compensation de l'obligation de service public à l'intention des clients des compagnies de chemins de fer a été approuvé par l'instruction ministérielle n° 10, en date du 9 juillet 2012.</p> <p>Le nouveau code ferroviaire 2015 (encore à l'état de projet) défend l'ouverture du marché des entreprises ferroviaires, la sécurité des transports, la liberté de fournir des services, l'interopérabilité, l'ouverture à la concurrence, la transparence et</p>

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	<p>la non-discrimination, la protection de l'environnement et les économies d'énergie.</p> <p>Le nouveau code ferroviaire devrait permettre de rendre le transport ferroviaire plus efficace et plus compétitif que les autres modes de transport et de faire en sorte que les entreprises ferroviaires obtiennent le statut d'exploitant indépendant afin d'être plus concurrentielles et de s'adapter aux besoins du marché.</p>
9. Suivi du marché	
9.1 S'assurer de la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	<p>Les données concernant les transports sont recueillies par l'Institut des transports et par l'Institut des statistiques qui les publient dans des bulletins périodiques conformément à l'usage dans l'Union européenne.</p>
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	<p>Les goulets d'étranglement, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, sont répertoriés conjointement par le Ministère des transports et des infrastructures d'une part et d'autre part par la Direction des routes et la Direction des chemins de fer, mais aussi par l'Institut des transports. Tous ces organismes publient des prévisions concernant la demande de trafic, des modèles d'attribution du trafic et des analyses de la capacité de transport. Les informations qu'ils ont fournies ont permis de définir ce que devra être le réseau ferroviaire en 2030 (« ANTP First five review ») et peuvent être consultées dans le rapport annuel.</p>
9.3 Établir des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	<p>L'Albanie ne dispose pas de centre de promotion du transport maritime à courte distance car elle met l'accent sur les infrastructures ferroviaires et routières. La majorité des marchandises arrivant en Albanie proviennent de ports italiens et un très faible pourcentage d'autres ports de Méditerranée. L'Albanie aurait tout à gagner à se doter d'un centre de promotion du transport maritime à courte distance, car elle pourrait surveiller, promouvoir et faire progresser ce type de transport dans ses propres ports.</p> <p>Il n'empêche que l'Albanie s'intéresse à la création d'« autoroutes de la mer », notion initialement proposée dans le Livre blanc sur les transports 2001 comme « une solution de rechange concurrentielle aux transports terrestres » et qui avait été reprise dans l'examen à mi-parcours en 2006 puis en 2011 dans un autre Livre blanc sur les transports, car elle permettrait de créer de nouvelles chaînes logistiques intermodales à base</p>

	<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
		<p>maritime en Europe.</p> <p>Ces chaînes logistiques offriraient des solutions de transport plus durables (et aussi plus rentables) que le transport exclusivement routier.</p>
10.	Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	<p>L'Albanie a élaboré un plan de transport durable avec le soutien de la BERD, qui doit remplir les tâches suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tâche n° 1 – Calculer la consommation d'énergie de base, en indiquant les résultats préliminaires concernant les émissions et la consommation d'énergie imputable aux activités de transport dans le pays;</li> <li>• Tâche n° 2 – Définir les objectifs de durabilité qui seront assignés aux plans de transport ainsi que les principaux moteurs de cette durabilité;</li> <li>• Tâche n° 3 – Recenser les bonnes pratiques et retenir celles qui peuvent être appliquées à l'Albanie en précisant la méthode à suivre.</li> </ul> <p>Le Gouvernement albanais s'est engagé à prendre des mesures efficaces en matière énergétique dans le cadre du Plan national pour l'énergie (2008-2020). Cette stratégie vise à promouvoir une harmonisation avec les prescriptions de l'Union européenne dans le cadre plus large du processus de préadhésion. Pour parvenir aux objectifs énoncés dans la Stratégie, un plan d'action national pour l'efficacité énergétique a été mis au point, lequel définit des objectifs pour économiser secteur par secteur, y compris le secteur des transports. Ce plan d'action complète le plan national pour les transports qui, lui, vise à créer un réseau de transport à la fois sûr, fiable, efficace et intégré. Parmi les autres mesures, on peut citer la création d'un centre pour l'efficacité énergétique mixte Union européenne/Albanie qui met en œuvre des projets d'assistance technique financés par l'Union européenne et élabore de nouvelles lois en faveur de l'efficacité énergétique, elles aussi inspirées de directives de l'Union européenne.</p>
11.	Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
11.1	Promouvoir la coopération et les partenariats	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un accord de libre passage des frontières a été signé le 3 août 2012 avec le Monténégro et ratifié par le Parlement albanais le 27 décembre 2012 (loi n° 128/2012). Cet accord a permis une augmentation du trafic de fret ferroviaire avec le Monténégro mais aussi avec d'autres pays.</li> </ul>

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'Albanie participe au projet d'autoroute mer adriatique-mer ionienne avec le Monténégro et d'autres pays, mais aussi au processus de Berlin (connectivité).</li> <li>• Ratification d'un accord multilatéral international pour la création d'un réseau ferroviaire performant dans l'Europe du Sud-Est (Athènes, 27 janvier 2006), loi n° 9620 en date du 16 octobre 2006 et décret présidentiel 5094 en date du 2 novembre 2006 (axes ferroviaires 4 et 10).</li> </ul>
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 informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, etc.)	Aucun soutien supplémentaire pour les trains-blocs n'est prévu
	L'état du réseau a été publié sur le site Internet officiel des chemins de fer albanais (HSH.com.al). Cet état a été établi conformément au code ferroviaire albanais et aux directives de l'Union européenne et conformément aux prescriptions de RailNetEurope, afin de servir de source de renseignement aux transporteurs et aux exploitants en trafic national et international. Ce document fournit des renseignements sur le trafic ferroviaire, les conditions d'accès aux infrastructures et les coûts facturés aux usagers. Il doit être révisé chaque année.