



---

## **Commission économique pour l'Europe**

### **Comité des transports intérieurs**

### **Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique**

#### **Cinquante-cinquième session**

Genève, 6 et 7 novembre 2012

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

#### **Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal**

## **Rapport de situation 2012**

### **Note du secrétariat**

#### **I. Mandat**

1. Conformément à une décision du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE, le Groupe de travail poursuit les travaux entrepris par l'ex-Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) en ce qui concerne: a) le suivi et l'analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal; et b) la surveillance de l'application et l'examen de la résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné (ECE/TRANS/192, par. 90).
2. Conformément à la décision du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 20), le secrétariat reproduit ci-dessous les informations transmises par l'Espagne.
3. Suite à l'examen des informations pour 2012 à la présente session du Groupe de travail, le secrétariat publiera ces informations sur le site internet du WP.24 : <http://apps.unece.org/NatPolWP249>.

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

### Espagne

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	La place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports espagnole s'est accrue au cours de la dernière décennie. Actuellement le transport intermodal occupe une partie importante dans le Plan des infrastructures, des transports et de l'habitat (PITVI), un instrument de planification de la politique des transports, des infrastructures et de l'habitat en Espagne qui va être présenté pour la période 2012–2024.
2. Institutions nationales et internationales	En plus du PITVI qui est un outil de planification incluant tous les modes de transport, une Commission du transport intermodal a été créée au sein du Conseil national du transport, un organe de consultation suprême en matière de transport faisant partie du Ministère du développement. Dans cette commission sont représentés tous les prestataires de service (publics et privés) ainsi que les utilisateurs des transports (syndicats, passagers et expéditeurs). Ils se réunissent régulièrement pour proposer des actions spécifiques et analyser l'évolution des mesures proposées et l'exécution du PITVI.
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	En ce qui concerne les thèmes de l'énergie et de l'environnement, sont en vigueur en Espagne le Plan d'économie et d'efficacité énergétique (2011–2020) et le Registre national des émissions de gaz à effet de serre, auxquels participent les responsables de la politique des transports à travers un groupe de travail intitulé «le transport et le changement climatique».
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Depuis dix ans, un Observatoire pour la mobilité urbaine durable est en fonction. Il réunit, sous la coordination de la Chaire des transports de l'École technique supérieure de génie civil de Madrid, tous les consortiums de transport de passagers des grandes villes espagnoles afin de mettre en commun les actions innovatrices entreprises et les résultats obtenus.
3. Coûts et prix	En 2011 a démarré le développement d'un Observatoire pour le transport intermodal de marchandises par voie terrestre et portuaire.
3.1 Créer des conditions d'égale concurrence entre les différents	L'Espagne participe à tous les comités et groupes de travail établis par l'Union européenne et l'ONU, qui traitent d'environnement et d'émissions de polluants, de politique des transports et des infrastructures, et du développement de nouvelles technologies appliquées au transport.
3.1 Créer des conditions d'égale concurrence entre les différents	Les prix du transport peuvent être fixés librement. La possibilité de mettre en place une taxe pour l'utilisation des infrastructures, qui permettrait d'inclure les coûts

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

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
modes de transport	externes du transport routier dans le prix, est en cours d'analyse au niveau technique. Sont uniquement soumis à un système d'autorisation des prix, les transports par route et rail, fournis en vertu des obligations de service public conformément au Règlement (CE) No 1370/2007.
3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses	Le PITVI prévoit la création de zones d'activités logistiques où sont regroupés des terminaux de différents modes et où de nouvelles technologies sont utilisées afin de permettre l'élimination des coûts de friction entre ceux-ci et d'améliorer l'interopérabilité.
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)	Toutes les normes internationales ont été réunies dans le droit espagnol, sauf celles concernant les voies navigables parce qu'elles n'existent pas sur ce territoire.
4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	L'établissement de zones d'activités logistiques en Espagne est du ressort des administrations régionales. Toutefois, un plan coordonné des nœuds logistiques, établi au niveau national, a été développé ces dernières années, avec pour effet l'amélioration des infrastructures existantes et l'introduction du chemin de fer dans les ports. De plus, des autoroutes de mer ont été développées et de nouvelles lignes de transport maritime de courte distance, qui permettent d'embarquer des transports routiers accompagnés ou non, ont été ouvertes.
4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	L'accès à certains terminaux est assuré par un contrôle électronique des véhicules. Par exemple, pour éviter des retards à l'entrée du port de Valence, un lecteur d'immatriculations de camions a été installé. Il permet de vérifier dans la base de données de l'autorité des transports routiers, si le véhicule est autorisé ou non et quelle est l'identité de son détenteur, ce qui évite les contrôles manuels.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	<p>Nous travaillons, entre autres, pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Établir un réseau de base d'installations logistiques ferroviaires, opérationnelles 24 heures sur 24 et 365 jours par an pour la réception et l'expédition de trains ;</li> <li>• Mettre en œuvre des modèles de gestion pour les prestations de services complémentaires et auxiliaires fournies par les entreprises ferroviaires elles-mêmes et par des entreprises prestataires à leur risque et responsabilité directe ;</li> <li>• Établir des accords sur la qualité des prestations de services dans la chaîne logistique.</li> </ul>
5. Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	L'Espagne fait un effort considérable pour la mise en œuvre du système européen de signalisation et de contrôle du trafic ferroviaire (ERTMS/ETCS) sur son réseau. Concrètement, ce système est mis en place, à la fois au niveau des infrastructures et des locomotives, pour le trafic de marchandises entre Barcelone et la frontière française.
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Dans le cadre de la politique d'encouragement du transport de marchandises par rail, des axes de recherche portant sur les systèmes d'information d'état de la charge et les systèmes d'identification automatiques des wagons ou conteneurs ont été initiés. En développant ces systèmes, les prescriptions concernant les spécifications techniques d'interopérabilité des applications télématiques pour les marchandises devront être prises en compte.
5.3 Autres mesures	

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
6. Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	La mise en place d'une aide financière pour les investissements en cas d'acquisition d'éléments de transport multimodal et d'installations est en cours d'évaluation. Elle dépendra de la disponibilité de fonds dans le futur.
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	En 2012 débutera la mise en œuvre de l'aide pour le transport international de marchandises par rail, afin de compenser le coût supplémentaire dû à la différence d'écartement de la voie entre l'Espagne et l'Europe, un coût supporté uniquement par ce mode et faussant la concurrence entre modes.
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	Ne sont pas prévues.
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	En Espagne, les interdictions et restrictions à la circulation sont établies à travers les résolutions de la Direction générale du trafic (DGT) du Ministère de l'intérieur avec un caractère général pour les routes d'état, et par les Conseils de l'intérieur des Generalitats de Catalogne et du Pays basque pour les routes sur leur territoire. Sont actuellement en vigueur : la résolution du DGT du 24 janvier 2012 (publiée dans le bulletin officiel espagnol le 4 février suivant), la résolution du 15 décembre 2011 du Pays basque, et la résolution 2927/2011 du 15 décembre 2011 de la Generalitat de Catalogne.
	Dans ces résolutions il n'y a pas d'exceptions prévues pour le transport combiné ou intermodal, sauf dans le cas du chargement de marchandises dangereuses dans les ports et aéroports, où une autorisation préalable du DGT est requise.
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Les transporteurs de l'Union européenne doivent être en possession d'une licence communautaire de transport. Les transporteurs d'autres pays doivent être en possession d'une autorisation bilatérale.
	Lorsqu'il s'agit d'une semi-remorque isolée, un transporteur venant d'un pays tiers, lorsqu'il la collecte, doit livrer la marchandise dans un pays autre que l'Espagne, sinon il s'agit de cabotage, interdit par tous les accords bilatéraux signés par l'Espagne.
7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	En transport combiné, une masse maximale autorisée de 44 tonnes peut être déplacée du lieu de chargement jusqu'au port ou jusqu'à la gare ferroviaire la plus proche, à condition que l'unité tractrice du véhicule comporte trois essieux.
7.4 Simplifier le contrôle des documents	En ce moment il n'y a pas de différence par rapport au transport unimodal.
7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal	Il n'y a pas d'accord établi ni de système de primes pour le transport combiné.
7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	Il n'y a pas de tolérance pour les infractions. Les sanctions sont appliquées de manière graduelle selon la proportion d'excès par rapport aux limites autorisées, sans qu'il y ait de marge de tolérance.
7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	
8. Opérations	

<i>Objectifs et points à traiter<sup>1</sup></i>	<i>Explications</i>
8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	L'accès au réseau ferroviaire pour le transport de marchandises est libéralisé.
8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Il n'y a pas de transport fluvial dans notre pays qui vaille la peine d'être réglementé.
9. Suivi du marché	
9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	L'Espagne satisfait à toutes les exigences de contrôle de données imposées par l'Union européenne à travers ses divers règlements relatifs à la route et au chemin de fer. Comme mentionné, un observatoire sur les flux, les origines et les destinations des opérations de transport multimodal, ainsi que son évolution temporelle, est actuellement en développement.
9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Dans le cadre du PITVI, nous avons l'intention de définir la notion de goulet d'étranglement et de résoudre les problèmes existants afin d'augmenter le trafic de marchandises.
9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	En Espagne il existe un centre de promotion du transport maritime de courte distance (TMCD) qui a élaboré, parmi ses projets les plus récents, un «simulateur de chaînes de transport» et «un observatoire statistique du TMCD en Espagne».  Actuellement, un protocole de collaboration entre ce centre et la Direction générale du transport du Ministère du développement est en préparation. Le protocole doit être signé dans les prochains mois et prévoira des tâches communes et l'échange d'information pour faciliter le développement du transport intermodal.
10. Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Une «étude de diagnostic de l'état actuel de la mise en œuvre et de l'application des nouvelles technologies dans le transport routier et ferroviaire» vient de se terminer en Espagne. Elle aborde des questions relatives à la traçabilité des marchandises et à l'application de nouvelles techniques et équipements de transfert, ainsi qu'au contrôle de ceux-ci.  Les conclusions de cette étude feront l'objet de développements pour les prochaines années.
11. Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	L'Espagne est en train de développer deux observatoires transfrontières, l'un avec le Portugal (Observatoire hispano-portugais du transport) et l'autre avec la France (Observatoire du transport à travers les Pyrénées).
11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Est en cours d'analyse et est un des sujets signalés dans le PITVI.
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Pas de données.
11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux	Pas de données.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Voir objectif 10.