



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2002/8  
8 juillet 2002

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer  
(Cinquante-sixième session, 16–18 octobre 2002,  
point 6 a) de l'ordre du jour)

**FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES DANS  
LE TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL**

Suivi annuel des progrès accomplis en matière de facilitation du passage  
des frontières dans le transport ferroviaire international

Transmis par les Gouvernements de la Fédération de Russie,  
de la Hongrie, de la Turquie et de l'Ukraine

À sa cinquante-cinquième session (16–18 octobre 2001), le Groupe de travail des transports par chemin de fer a, entre autres sujets, examiné les questions relatives au suivi annuel des progrès accomplis en matière de facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire international (TRANS/SC.2/196, par. 26 à 32).

Dans ce contexte, le Groupe de travail a à nouveau demandé aux Gouvernements des pays où sont situées les gares frontières ci-après de lui communiquer les données, qu'ils auront collectées, dans le cadre du système de surveillance, entre le 7 et le 20 février 2002: Ruse, Kulata, Svilengrad (Bulgarie), Promachon (Grèce), Lököshaza (Hongrie), Curtici et Giurgiu Nord (Roumanie), Suzemka (Fédération de Russie), Kapikule (Turquie) et Zernovo (Ukraine) (TRANS/SC.2/196, par. 28). Le Groupe de travail les a aussi priés de communiquer des informations complémentaires sur les principales raisons des retards liés aux contrôles douaniers, policiers et ferroviaires (insuffisance des moyens de traction, locomotives, manque de personnel, diversité des horaires de travail, etc.).

Les données communiquées au secrétariat sont présentées en détail ci-après pour examen par le Groupe de travail.

\* \* \*

**HONGRIE****Point de passage de la frontière: CURTICI****Administration ferroviaire:** Société nationale des chemins de fer hongrois, MÁV Co. Ltd**Point de passage de la frontière:** Curtici, gare frontière commune avec la Roumanie**Période:** 7-20 février 2002**Personne à contacter et coordonnées:** M. György Szabó, MÁV Ltd  
Adresse électronique: edesl@mavrt.hu**Direction A (trains quittant le pays)**

	Nombre de trains	Retard moyen à l'arrivée (minutes)	Temps d'arrêt pour la remise		Temps d'arrêt par type de contrôle frontalier			
			Temps d'arrêt prévu (minutes)	Temps d'arrêt effectif moyen (minutes)	Douanier (minutes)	Policier (minutes)	Ferroviaire (minutes)	Autre (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs	4 (1)	248	160	281	38 (40)		192 (80)	51 (40)
Trains-navette								
Trains de conteneurs	9 (6)	170	150	239	41 (40)		144 (70)	54 (40)
Trains vides								
Trains de transit	4 (0)		160	144	18 (40)		70 (80)	56 (40)
Autres trains de marchandises	79 (43)	102	160	226	42 (40)		116 (80)	68 (40)
TOTAL, TRAINS DE MARCHANDISES	96 (50)	110	159*	226	41 (40)		120	65 (40)

\* Moyenne (calculée).

**Direction B (trains entrant dans le pays)**

	Nombre de trains	Retard moyen à l'arrivée (minutes)	Temps d'arrêt pour la prise en charge		Temps d'arrêt par type de contrôle frontalier			
			Temps d'arrêt prévu (minutes)	Temps d'arrêt effectif moyen (minutes)	Douanier (minutes)	Policier (minutes)	Ferroviaire (minutes)	Autre (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs								
Trains-navette								
Trains de conteneurs	5 (5)	309	140	324	48 (40)	75 (30)	158 (55)	43 (30)
Trains vides	3 (3)	40	230	187	-(50)	30 (30)	115 (120)	42 (30)
Trains de transit	2 (1)	92	230	105	27 (50)	20 (30)	38 (120)	20 (30)
Autres trains de marchandises	67 (35)	133	230	317	44 (50)	59 (30)	175 (120)	39 (30)
TOTAL, TRAINS DE MARCHANDISES	77 (44)	140	224*	307	42	58	168	39

\* Moyenne (calculée).

Les retards surviennent essentiellement au stade des opérations effectuées par le service commercial de la Société nationale des chemins de fer hongrois pour examiner et élaborer les lettres de voitures à présenter aux autorités aux fins du contrôle. À ce stade, les retards sont principalement dus aux faits suivants:

- Il n'y a qu'une seule équipe pour les deux directions parce que les trains sont peu nombreux (environ cinq trains par direction en 24 heures), mais ceci entraîne des goulets d'étranglement lorsque deux trains arrivent en même temps, ce qui se produit souvent en raison des périodes retenues pour la circulation des trains de voyageurs et du manque de ponctualité des trains de marchandises.
- Les ordinateurs ne sont pas suffisamment entretenus et devront être remplacés. Des mesures sont prévues à cet égard.
- Nouvel élément aggravant les retards par rapport à 2001 pour les trains entrant dans le pays, le service commercial de la Société nationale des chemins de fer hongrois, parce que c'est lui qui présente les lettres de voitures aux autorités douanières hongroises, est tenu, en vertu de la nouvelle législation, d'attester au préalable que le client est en mesure de payer les droits de douane.

Autre élément expliquant les retards, la police roumaine des frontières donne la priorité aux trains de voyageurs.

Notes sur le questionnaire concernant Curtici, gare frontière commune avec la Roumanie, section hongroise

Direction A

- Colonne 1:           entre parenthèses: nombre de trains arrivés en retard
- Colonnes 5, 7, 8:   entre parenthèses: chiffres obtenus grâce à la technologie locale (en faisant la somme, on obtient le temps d'arrêt prévu)
- Colonne 6:           contrôles effectués par la police roumaine des frontières parallèlement aux contrôles ferroviaires (le contrôle par la police hongroise des frontières est effectué en Hongrie à la gare de Lökösháza, pendant les 15 minutes d'arrêt prévues dans les horaires des trains)
- Colonne 8:           mise hors tension du train et examen préalable de la liste des wagons par les Chemins de fer roumains lorsque les trains arrivent à Curtici en provenance de Hongrie.

Direction B

- Colonne 1:           entre parenthèses: nombre de trains arrivés en retard
- Colonnes 5, 6, 7, 8: entre parenthèses: chiffres obtenus grâce à la technologie locale (en faisant la somme, on obtient le temps d'arrêt prévu)

Colonne 6: le contrôle par la police hongroise des frontières est effectué en Hongrie à la gare de Lökösháza, pendant les 15 minutes d'arrêt prévues dans les horaires des trains

Colonne 8: arrêt de la locomotive, essai de freinage et attente pour problèmes de trafic avant le départ de Curtici pour la Hongrie.

Directions A et B

Colonne 7: pas de deuxième équipe pour les périodes de pointe, compte tenu de la législation sur l'exploitation en général.

Direction B

Colonne 5: manque de personnel (la police roumaine donne la priorité aux trains de voyageurs).

## FÉDÉRATION DE RUSSIE

### Point de passage de la frontière: SUZEMKA

**Administration ferroviaire:** Société ferroviaire régionale de Moscou  
**Point de passage de la frontière:** Gare de Suzemka  
**Période:** 7-20 février 2002  
**Personne à contacter et coordonnées:** M. Vadim N. Berzegov  
 téléphone: (095) 262 16 28  
 télécopie: (095) 975 24 11

#### Direction A (trains quittant le pays)

	Nombre de trains	Retard moyen à l'arrivée (minutes)	Temps d'arrêt pour la remise		Temps d'arrêt par type de contrôle frontalier				
			Temps d'arrêt prévu (minutes)	Temps d'arrêt effectif moyen (minutes)	Douanier (minutes)	Policier (minutes)	Ferroviaire (minutes)	Autre (minutes)	
			1	2	3	4	5	6	7
Trains-blocs									
Trains-navette									
Trains de conteneurs									
Trains vides									
Trains de transit	27		163	236	46		46	117	
Autres trains de marchandises									
TOTAL, TRAINS DE MARCHANDISES	27		163	236	46		46	117	

#### Direction B (trains entrant dans le pays)

	Nombre de trains	Retard moyen à l'arrivée (minutes)	Temps d'arrêt pour la prise en charge		Temps d'arrêt par type de contrôle frontalier				
			Temps d'arrêt prévu (minutes)	Temps d'arrêt effectif moyen (minutes)	Douanier (minutes)	Policier (minutes)	Ferroviaire (minutes)	Autre (minutes)	
			1	2	3	4	5	6	7
Trains-blocs									
Trains-navette									
Trains de conteneurs									
Trains vides	19		113	146	46		46	67	
Trains de transit	16		113	183	58		46	67	
Autres trains de marchandises									
TOTAL, TRAINS DE MARCHANDISES	35		113	163	51,5		46	67	

Les retards sont essentiellement dus à l'application des règles relatives aux contrôles douaniers du matériel roulant et du fret.

**TURQUIE****Point de passage de la frontière: KAPIKULE****Administration ferroviaire:** Société nationale des chemins de fer turcs (TCDD)**Point de passage de la frontière:** Gare de Kapikule**Période:** 7-20 février 2002**Personne à contacter et coordonnées:** M. Izzet Işik, Directeur adjoint  
du Service des relations extérieures  
téléphone: .....  
télécopie: .....**Direction A (trains quittant le pays)**

	Nombre de trains	Retard moyen à l'arrivée (minutes)	Temps d'arrêt pour la remise		Temps d'arrêt par type de contrôle frontalier				
			Temps d'arrêt prévu (minutes)	Temps d'arrêt effectif moyen (minutes)	Douanier (minutes)	Policier (minutes)	Ferroviaire (minutes)	Autre (minutes)	
			1	2	3	4	5	6	7
Trains-blocs									
Trains-navette									
Trains de conteneurs	6	117	220	184	60		124		
Trains vides	6		120	349			349		
Trains de transit									
Autres trains de marchandises	17	61	182	188	90		98		
TOTAL, TRAINS DE MARCHANDISES	29								

**Direction B (trains entrant dans le pays)**

	Nombre de trains	Retard moyen à l'arrivée (minutes)	Temps d'arrêt pour la prise en charge		Temps d'arrêt par type de contrôle frontalier			
			Temps d'arrêt prévu (minutes)	Temps d'arrêt effectif moyen (minutes)	Douanier (minutes)	Policier (minutes)	Ferroviaire (minutes)	Autre (minutes)
			1	2	3	4	5	6
Trains-blocs								
Trains-navette								
Trains de conteneurs	5	135	255	873	517		356	
Trains vides								
Trains de transit								
Autres trains de marchandises	29	17	215	5 072	4 006		1 066	
TOTAL, TRAINS DE MARCHANDISES	34							

Les principales raisons des retards sont les suivantes: contrôles douaniers des wagons, application des règles relatives aux certificats de conformité pour les marchandises transportées, trains de conteneurs entrant dans le pays avant l'heure prévue, manque de personnel, insuffisance des moyens de traction lorsque le fret est très important.

## UKRAINE

### Point de passage de la frontière: ZERNOVOE

**Administration ferroviaire:** Administration ukrainienne des chemins de fer  
(Ukrzaliznytsya)

**Point de passage de la frontière:** Gare de ZERNOVOE

**Période:** 7-20 février 2002

**Personne à contacter et coordonnées:** M. V. A. Lozovoi  
téléphone: (+38 044) 223 01 41

#### Direction A (trains quittant le pays)

	Nombre de trains	Retard moyen à l'arrivée (minutes)	Temps d'arrêt pour la remise		Temps d'arrêt par type de contrôle frontalier			
			Temps d'arrêt prévu (minutes)	Temps d'arrêt effectif moyen (minutes)	Douanier (minutes)	Policier (minutes)	Ferroviaire (minutes)	Autre (minutes)
			1	2	3	4	5	6
Trains-blocs	82	35	223	215	19		16	
Trains-navette								
Trains de conteneurs	4	43	190	179	8		35	
Trains vides	109	59	191	150	19		40	
Trains de transit	1	18	90	72			18	
Autres trains de marchandises								
TOTAL, TRAINS DE MARCHANDISES								

#### Direction B (trains entrant dans le pays)

	Nombre de trains	Retard moyen à l'arrivée (minutes)	Temps d'arrêt pour la prise en charge		Temps d'arrêt par type de contrôle frontalier			
			Temps d'arrêt prévu (minutes)	Temps d'arrêt effectif moyen (minutes)	Douanier (minutes)	Policier (minutes)	Ferroviaire (minutes)	Autre (minutes)
			1	2	3	4	5	6
Trains-blocs	81	66	434	435	24		27	15
Trains-navette								
Trains de conteneurs								
Trains vides	72	153	457	364	13		136	4
Trains de transit	35	108	464	435	13		19	77
Autres trains de marchandises								
TOTAL, TRAINS DE MARCHANDISES								

-----