



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2004/8/Add.2  
16 août 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer  
(Cinquante-huitième session, 27-29 octobre 2004,  
Point 5 b) de l'ordre du jour)

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

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

Note du secrétariat

En réponse à la demande formulée par le Groupe de travail à sa cinquante-septième session (TRANS/SC.2/200, par. 18), le secrétariat a établi un rapport récapitulant les résultats des enquêtes réalisées à certains points de passage des transports ferroviaires internationaux, qui est soumis à l'examen du Groupe de travail.

### Introduction

À sa cinquante-troisième session en 1999, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a étudié les informations fournies par les gouvernements sur les temps d'attente aux frontières des trains assurant des transports internationaux (TRANS/SC.2/192, par. 31 et 32), et a noté que, depuis 1994 (date à laquelle ces renseignements avaient été recueillis pour la première fois), il semblait que la situation s'était dans l'ensemble améliorée, bien que les données disponibles ne permettent pas de mesurer l'ampleur de cette amélioration. Le Groupe de travail a également prié les gouvernements de continuer à faire rapport sur les quatre points ayant fait l'objet d'un suivi depuis 1994, à savoir:

- i) Durée d'attente moyenne des trains de voyageurs et de marchandises aux principaux points de passage des frontières;
- ii) Progrès réalisés (gain de temps en minutes) par suite de l'entrée en application des mesures prises par les gouvernements (par exemple, contrôles douaniers, de police, sanitaires et phytosanitaires) et les chemins de fer (contrôles techniques, par exemple) pour réduire les temps de passage aux frontières des trains de voyageurs et de marchandises;
- iii) Autres mesures qu'il est envisagé de prendre afin d'éliminer les retards au franchissement des frontières;
- iv) Rapports succincts sur les contacts bilatéraux et multilatéraux pris entre gouvernements et compagnies de chemin de fer de pays voisins afin d'accélérer le passage des frontières dans le trafic ferroviaire international.

À la même session, le Groupe de travail, soucieux d'améliorer sa connaissance des progrès accomplis, a décidé de recueillir des renseignements plus détaillés sur les temps d'attente aux frontières aux points de passage suivants:

- (E-20) Allemagne-Pologne
- (E-20) Pologne-Bélarus
- (E-20) Bélarus-Fédération de Russie
- (E-55) Allemagne-République tchèque
- (E-61) République tchèque-Slovaquie
- (E-61) Slovaquie-Hongrie
- (E-52) Lökösháza (Hongrie)-Curtici (Roumanie)
- (E-95) Giurgiu (Roumanie)-Ruse (Bulgarie)
- (E-70) Svilengrad (Bulgarie)-Kapikule (Turquie)
- (E-885) Kilata (Bulgarie)-Promachon (Grèce)
- (E-15) Belgique-France
- (E-90) France-Espagne
- (E-70) France-Italie
- (E-25) France-Suisse
- (E-50) Suisse-Autriche
- (E-50) Autriche-Hongrie.

Il a été convenu que les données, portant sur les temps d'attente moyens des trains de marchandises et de voyageurs, devraient être recueillies pendant les deux années suivantes, par période de trois mois, et que la définition détaillée des données à fournir serait établie par le secrétariat après consultation avec les pays intéressés.

À sa cinquante-quatrième session en 2000, le Groupe de travail s'est à nouveau penché sur le projet de suivi annuel et a approuvé le système de surveillance des temps d'arrêt au passage des frontières, tel qu'il était défini à l'annexe 3 du document TRANS/SC.2/194. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de n'envoyer le questionnaire de 2001 qu'aux pays concernés par les gares frontière suivantes: Ruse, Kulata et Svilengrad (Bulgarie), Promachon (Grèce); Lökösháza (Hongrie), Curtici et Giurgiu Nord (Roumanie), Suzemka (Fédération de Russie), Kapikule (Turquie) et Zernovo (Ukraine). Il a demandé au secrétariat de lui faire rapport sur les résultats de ces activités de surveillance et, en particulier, sur la possibilité d'étendre le système à toutes les gares initialement prévues (TRANS/SC.2/192, par. 31, et document informel n° 7 (2000)).

En 2000, les renseignements reçus des gouvernements manquaient de cohérence et ne permettaient pas d'effectuer des comparaisons d'un pays à l'autre, mais ont fourni des informations utiles et intéressantes au sujet des procédures et des raisons expliquant les écarts entre les temps d'arrêt programmés et effectifs pour les contrôles aux frontières<sup>1</sup>. Pour préparer la suite de cette activité, le secrétariat a diffusé aux pays concernés une proposition accompagnée d'un bref questionnaire sur divers points à prendre en considération lors de l'établissement des rapports. En juin 2000, les participants à une réunion informelle ont examiné les renseignements fournis par les pays et formulé certaines recommandations (TRANS/SC.2/2000/18). Ils ont en outre déterminé d'un commun accord les différentes catégories de trains à prendre en considération et les données à recueillir ainsi que le mode de présentation en tableau des réponses concernant aussi bien les trains quittant les points de passage que ceux qui y arrivent.

En 2001, à sa cinquante-cinquième session, le Groupe de travail disposait d'un premier ensemble de données concernant les 10 points de passage retenus dans sept pays, pour la même période d'observation pour tous les pays – du 7 au 20 février<sup>2</sup>. Il a demandé aux gouvernements de fournir des informations supplémentaires sur les principales raisons qui expliquaient les retards liés aux contrôles réalisés par les douanes, la police et l'administration des chemins de fer (manque de matériel de traction, de locomotives et de personnel, horaires de travail différents, par exemple).

En 2002, le secrétariat a présenté les renseignements recueillis pour 10 points de passage dans six pays<sup>3</sup> ainsi qu'un document informel synthétisant les informations reçues des gouvernements membres et a fourni une brève analyse de la situation aux points de passage faisant l'objet d'un suivi pour lesquels une série complète de données était disponible.

---

<sup>1</sup> Voir documents TRANS/SC.2/1999/6 et Add.1 à 3; TRANS/WP.5/1999/16; TRANS/SC.2/2000/5 et Add.1 à 4 pour plus de détails.

<sup>2</sup> Voir document TRANS/SC.2/2001/15.

<sup>3</sup> Voir documents TRANS/SC.2/2002/8 et Add.1 et 2, ainsi que le document informel n° 4/2002.

Enfin, à sa cinquante-septième session en 2003, le Groupe de travail a pris note des résultats obtenus grâce au système de suivi et a demandé aux gouvernements de tous les pays membres de communiquer des renseignements sur la réduction des temps d'arrêt effectifs et sur la mesure dans laquelle la résolution 248 du Comité des transports intérieurs était appliquée à toutes les gares frontière des lignes AGC situées sur leur territoire.

Les renseignements obtenus des gouvernements membres au cours du dernier exercice de surveillance qui a eu lieu du 7 au 20 février 2004 sont présentés dans les documents TRANS/SC.2/2004/8 et Add.1.

### Problèmes les plus fréquents et les plus répandus

L'exercice de suivi a permis de cerner un certain nombre de problèmes. Ceux-ci concernent presque tous les services ayant à intervenir lors du franchissement des frontières ainsi que les compagnies de chemin de fer exploitantes.

L'une des causes importantes de retard des trains internationaux est l'*absence d'échanges de données informatisées entre autorités douanières de pays limitrophes*. Dans certains pays, la rapidité de traitement lors du passage des trains serait grandement améliorée si l'on consacrait un effort accru à la mise au point de systèmes d'information intégrés permettant la transmission de données entre autorités douanières, compagnies de chemin de fer et autres services. En l'absence d'échanges électroniques de données, le temps d'arrêt des trains est souvent prolongé pour permettre la vérification des documents et les manipulations supplémentaires (photocopies) qui l'accompagnent. La saisie unique de données sur support électronique et leur transmission ultérieure en avance du train à d'autres points de franchissement des frontières contribueraient à une réduction générale du temps d'attente aux frontières et réduiraient ou élimineraient complètement la plupart des travaux répétitifs d'écriture le long du trajet. En outre, le recours systématique à des nomenclatures douanières harmonisées, acceptées par toutes les autorités douanières, diminuerait encore le temps d'arrêt des trains de marchandises.

Très souvent, les retards et les temps d'arrêt excessifs aux gares frontière sont imputables à un *manque d'information*. Les renseignements dont les autorités douanières et les services de police ont besoin pour contrôler les trains sont souvent incomplets ou inexacts. Un échange d'informations sur la documentation nécessaire pour les divers contrôles aux frontières voire une normalisation de cette dernière seraient extrêmement utiles et contribueraient à réduire les temps d'arrêt aux frontières.

Les *contrôles de douane et de police communs* offrent un mécanisme utile pour limiter le temps d'attente aux frontières. L'absence de contrôles communs, fréquents entre les pays membres, augmente considérablement le temps d'arrêt des trains et est parfois la source d'écarts supplémentaires par rapport au temps d'arrêt prévu.

La durée excessive des temps d'arrêt effectifs est souvent due aux *contrôles ferroviaires* ou aux opérations de l'exploitant aux frontières. C'est souvent le manque de locomotives ou de personnel qui retient les trains aux frontières, parfois aussi c'est la documentation ferroviaire qui est incomplète ou inexacte. L'insuffisance des *infrastructures* aux gares frontière non seulement gêne les exploitants ferroviaires mais empêche en outre d'autres services d'effectuer leurs contrôles de façon efficace et dans les délais prévus. La mise en place d'infrastructures

adéquates, non seulement pour l'exploitation des chemins de fer mais aussi pour les services de douane, de police, vétérinaires, phytosanitaires et autres, permettrait dans de nombreux cas, au prix d'investissements minimales, d'améliorer les conditions des contrôles aux frontières et contribuerait à diminuer les temps d'arrêt.

### Résumé

L'étendue et, dans une certaine mesure, le contenu du système de suivi ont évolué au cours de la période considérée et, de ce fait, ne garantissent pas la cohérence absolue des données recueillies. Malgré cela, on peut observer une amélioration générale de la situation sur l'ensemble de la période. Cette amélioration est beaucoup plus apparente lorsque l'on observe le temps d'arrêt effectif aux frontières aux mêmes points de passage sur plusieurs années. Lorsque l'on compare les temps d'arrêt prévus et effectifs, les évolutions sont moins évidentes et de nombreuses améliorations apparaissent possibles.

Les résultats de l'exercice de suivi ont montré que les modalités de travail diffèrent souvent entre gares frontière voisines. Il est fréquent que des trains soient retenus aux frontières parce que les horaires de travail des autorités douanières ou autres ne sont pas synchronisés pour l'admission ou l'autorisation de départ des trains. Une coopération et une coordination plus étroites entre les autorités concernées dans des pays limitrophes pourraient contribuer à de nouvelles réductions des temps d'arrêt.

Les données font aussi apparaître que, dans nombre de gares frontière, les trains enregistraient des retards à l'arrivée ou au départ. Pour presque toutes les catégories de train et dans de nombreuses gares frontière, on a pu observer un écart entre le temps d'arrêt prévu pour l'admission ou l'autorisation de départ, d'une part, et le temps effectivement consacré aux contrôles aux frontières, de l'autre. Il apparaît en outre que, dans de nombreuses gares frontière, le temps d'arrêt effectif est souvent plus court que le temps prévu pour l'autorisation de départ. Il conviendrait d'examiner plus avant ces incohérences au moment où les horaires sont établis, et certaines mesures de correction pourraient contribuer à améliorer la ponctualité des trains internationaux, sinon à réduire le temps passé aux frontières.

À certains points de passage, le temps d'arrêt prévu à chaque gare frontière était supérieur à trois (3) heures. Cette durée est non seulement largement supérieure au temps d'arrêt recommandé par le CTI dans sa résolution 248, qui prévoit un temps d'arrêt de 30 minutes à chaque frontière pour les trains-navettes, mais aussi très préjudiciable pour la compétitivité générale du transport ferroviaire face à d'autres modes de transport.

On peut raisonnablement penser qu'un dépassement important du temps d'arrêt pour les contrôles aux frontières par rapport à la durée prévue pour ces contrôles pourrait constituer une importante source de retard dans le trafic ferroviaire international. Le système de suivi a fait apparaître que des procédures avaient été mises en place pour maintenir ces retards dans des limites acceptables tout en prévoyant, parallèlement, une durée suffisante pour que les autorités douanières et autres puissent mener à bien leurs tâches. Les réponses reçues des gouvernements révèlent en outre que les retards dans les contrôles aux frontières varient en fonction du type de train et sont liés au type de contrôle aux frontières, à la quantité et au type de marchandises transportées et à la qualité de la documentation d'accompagnement.

Les nouvelles mesures de sécurité et les contrôles renforcés décidés après le 11 septembre 2001 ont entraîné des contrôles supplémentaires et des mesures plus rigoureuses à un grand nombre de points de passage. Les trains de passagers comme les trains de marchandises font l'objet de contrôles approfondis pour prévenir l'entrée illégale de personnes, d'armes ou d'explosifs, etc.

### Conclusions

Les graphiques 1 et 2 présentent une comparaison des résultats observés à 27 points de passage en 2004 par rapport au texte de la résolution 248 du CTI relative au temps d'attente aux frontières des trains-navettes (qui prévoit un maximum de 30 minutes pour les contrôles dans chacun des deux pays limitrophes). Le graphique 1 fait apparaître l'écart entre le temps d'arrêt effectif pour les trains quittant le pays dans 27 gares frontière communiqué par les gouvernements membres en 2004 et le délai de 30 minutes recommandé par le CTI. Le graphique 2 donne les mêmes informations pour les trains entrant dans le pays.

Ces graphiques font clairement apparaître que, dans nombre de gares frontière, le temps d'arrêt des trains dépasse largement les 30 minutes et que le temps d'attente effectif est souvent supérieur de plusieurs heures au temps prévu ou au temps recommandé par la résolution 248.

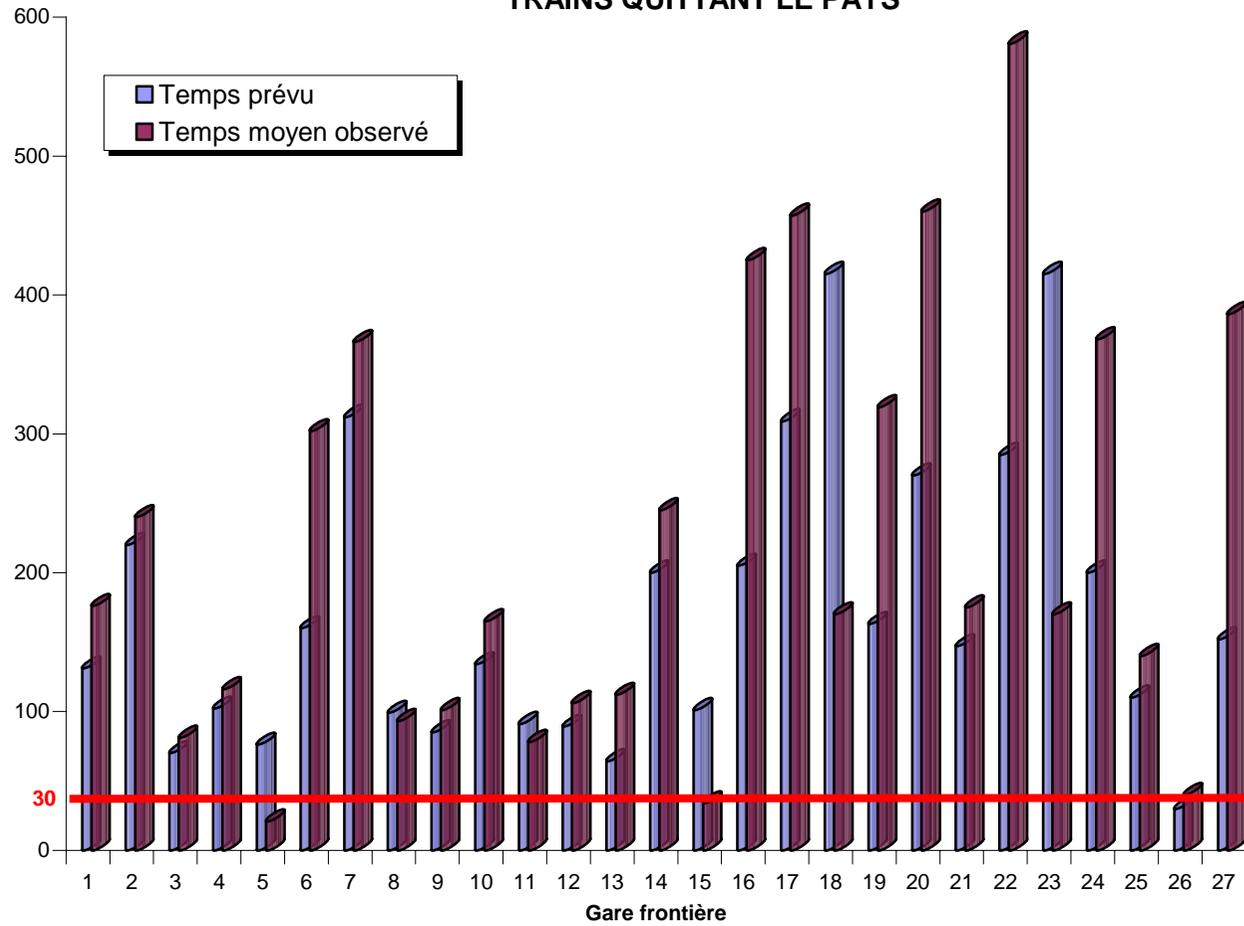
Pour les trains sortant du pays, le temps d'arrêt prévu n'est proche des 30 minutes que dans une seule gare. Dans plusieurs gares, la durée moyenne du temps d'arrêt effectif dépasse de loin le temps prévu alors que dans d'autres gares cette durée moyenne est largement inférieure au temps d'arrêt prévu, atteignant presque l'objectif des 30 minutes.

La même observation peut être formulée pour les trains entrant dans le pays.

Il ne paraît pas y avoir de cause systématique aux temps d'arrêt excessifs observés à certains points de franchissement des frontières couverts par le système de suivi. Il est néanmoins évident, d'après certaines réponses, que la responsabilité des retards serait plus souvent imputable aux compagnies de chemin de fer qu'aux autres intervenants. On peut aussi remarquer que le manque d'équipements et d'infrastructures adéquats dans nombre de gares frontière, conjugué à une absence de formation, contrarie considérablement les efforts engagés par toutes les autorités concernées pour diminuer le temps d'attente des trains internationaux.

Certains gouvernements, dans leur réponse, font observer que les autorités locales de pays limitrophes sont les mieux placées pour délimiter les problèmes et en rechercher la solution. Comme la situation diffère d'une gare frontière à une autre, il pourrait être utile d'identifier les problèmes concrets les plus importants qui se posent à chaque point de franchissement des frontières et de recommander des mesures de correction précises pour chaque couple de gares frontière.

**Graphique 1**  
**Temps d'attente**  
**TRAINS QUITTANT LE PAYS**



**Graphique 2**  
**Temps d'attente**  
**TRAINS ENTRANT DANS LE PAYS**

