



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.2/2007/1
12 septembre 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante et unième session
Paris, 20 et 21 novembre 2007

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES EN TRANSPORT
FERROVIAIRE INTERNATIONAL**

**SUIVI DES PROGRÈS ACCOMPLIS DANS LA FACILITATION DU PASSAGE
DES FRONTIÈRES EN TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL**

Note du secrétariat

1. Dans son programme de travail pour 2006-2010, adopté à sa soixante-huitième session (ECE/TRANS/166/Add.1, point 2.5), le Comité des transports intérieurs charge le Groupe de travail des transports par chemin de fer de suivre l'harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris à la sécurité ferroviaire et à la facilitation de l'exploitation. Le présent document est soumis au Groupe de travail conformément à ce mandat.
2. À sa soixantième session, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir la liste des principaux programmes, activités et initiatives qui ont été élaborés à l'échelle internationale pour examiner les formalités nécessaires au passage des frontières et les temps d'attente dans le transport ferroviaire international et pour améliorer la situation à cet égard. Toutes ces informations ont été synthétisées par le secrétariat et sont distribuées aux fins de leur examen par le Groupe de travail.

I. CEE

3. En 1999, le Comité des transports intérieurs de la CEE a adopté une Résolution sur la réduction du temps d'attente aux frontières des trains-navettes en circulation internationale (Résolution n° 248), laquelle invite les États membres de la CEE à intensifier leurs efforts pour limiter globalement à soixante minutes (trente minutes pour chacun des deux pays) la durée du temps d'attente de ces trains. Le Comité a, en outre, prié le Groupe de travail des transports par chemin de fer de veiller à l'application et au suivi de la Résolution et de lui faire rapport sur les progrès constatés.

4. Depuis 1994, le Groupe de travail des transports par chemin de fer fait un suivi chaque année des progrès réalisés dans le domaine de la facilitation du passage des frontières dans les transports ferroviaires internationaux en se fondant sur des indicateurs reproduits ci-dessous (TRANS/SC.2/180, par. 38, et TRANS/SC.2/182, par. 29). À cette fin, un certain nombre de gouvernements ont communiqué des informations sur:

a) Durée d'attente moyenne des trains de voyageurs et de marchandises aux principaux points de passage des frontières;

b) Progrès réalisés (gain de temps en minutes) par suite de l'entrée en application des mesures prises par les gouvernements (pour les contrôles douaniers, de police, sanitaires et phytosanitaires, par exemple) et les chemins de fer (pour les contrôles techniques, par exemple) pour réduire les temps de passage aux frontières des trains de voyageurs et de marchandises;

c) Autres mesures qu'il est envisagé de prendre afin d'éliminer les retards au franchissement des frontières;

d) 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.

5. Les données d'information que le secrétariat a reçues ont été reproduites et présentées aux sessions régulières du Groupe de travail dans le passé. En 1999, près de 20 pays membres ont transmis des données sur la facilitation du passage des frontières dans les transports ferroviaires internationaux.

6. Faisant suite à la demande du Comité des transports intérieurs, le Groupe de travail a décidé de veiller à l'application de la Résolution n° 248 du Comité. Par cette résolution, ce dernier invite les États membres de la CEE à intensifier leurs efforts pour limiter globalement à soixante minutes (trente minutes pour chacun des deux pays) la durée de temps d'attente des trains-navettes aux frontières (ECE/TRANS/128, annexe 1). Les trains-navettes qui devaient être pris en compte dans un système de surveillance ont été définis, et la demande d'information portait sur une période de deux semaines dans l'année, pendant lesquelles des données détaillées relatives aux temps d'arrêt effectifs (et non pas seulement les temps d'arrêt programmés) ont été relevées. Parmi les catégories de trains surveillés figuraient les trains-blocs, les trains-navettes et les trains vides.

7. À sa cinquante-quatrième session (3-5 octobre 2000), le Groupe de travail avait étudié des questions concernant notamment le suivi annuel des progrès accomplis dans la facilitation du passage des frontières par les transports ferroviaires internationaux. Il avait approuvé les gares frontière sélectionnées (TRANS/SC.2/2001/15/Add.1) et demandé de transmettre les renseignements à communiquer pour la surveillance pour la période du 7 au 20 février aux pays où les gares frontière citées ci-dessous sont situées: Ruse, Kulata, Svilengrad (Bulgarie), Promachon (Grèce), Lököshaza (Hongrie), Curtici et Giurgiu Nord (Roumanie), Suzemka (Fédération de Russie), Kapikule (Turquie) et Zernovo (Ukraine). Les données sur les temps d'arrêt des trains-navettes aux gares frontière citées avaient été régulièrement collectées de 2001 à 2005, année où le Groupe de travail avait décidé d'arrêter l'étude.

8. Dans le cadre du projet conjoint CEE-CESAP concernant les liaisons de transport Europe-Asie (EATL), il a été prévu de procéder régulièrement à une évaluation et à un suivi des progrès enregistrés aux principaux points de passage des frontières situés sur les itinéraires de transport Europe-Asie.

9. En vue de la tenue d'une conférence internationale sur les formalités de facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire, la CEE et le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ont entamé une analyse destinée à recueillir des données et des informations sur les temps d'attente aux frontières et à recenser les obstacles rencontrés par les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises. Malgré son caractère spécifique, le questionnaire a apporté un éclairage supplémentaire sur les obstacles non matériels et les temps d'attente relevés aux points de passage des frontières dans sept pays situés en Europe orientale, dans le Caucase et en Asie centrale. Ces données seront utilisées dans l'élaboration du Plan d'action que la Conférence devrait adopter.

II. SPECA

10. Le Programme spécial des Nations Unies pour les économies des pays d'Asie centrale (SPECA) a été lancé en 1998 pour renforcer la coopération à l'échelle sous-régionale de l'Asie centrale et favoriser l'intégration de ces pays à l'économie mondiale. Les membres sont l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan. Le Groupe de travail du projet de développement des infrastructures de transport et de facilitation du passage est un organe subsidiaire dans la structure gouvernante du SPECA. La CEE et la CESAP offrent un appui général au Programme.

11. À sa douzième session, le Groupe de travail SPECA a examiné, entre autres choses, la possibilité d'élaborer une base de données sur les itinéraires routiers et ferroviaires d'importance internationale dans la région SPECA ainsi qu'une base de données sur les passages des frontières. À l'issue de cette session, les pays membres du SPECA ont été invités à fournir des informations pour cette dernière. La base de données sur les points de passage des frontières situés sur les itinéraires ou couloirs de transport fournira des informations sur les opérations ou travaux exécutés, les horaires et la durée totale en temps réel et les normes pour les opérations exécutées aux arrêts à la frontière.

III. PROJET RELATIF À LA FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES DANS LA RÉGION SECI (INITIATIVE DE COOPÉRATION POUR L'EUROPE DU SUD-EST)

12. Dans le cadre des activités de la SECI relatives au transport ferroviaire, les activités du Groupe de travail spécial de la réduction des temps d'attente des trains-navettes, au cours de ses dix-septième sessions, ont permis d'obtenir des améliorations en ce qui concerne les accords bilatéraux relatifs aux transports ferroviaires entre pays appartenant à la région SECI. Il s'agissait de faciliter la circulation du transport ferroviaire au passage des frontières sur l'axe ferroviaire Sopron-Bucarest-Sofia-Thessalonique/Istanbul. Les gares des points de passage qui ont été examinées sont les suivantes: Ruse (Bulgarie)-Giurgiu Nord (Roumanie), Kulata (Bulgarie)-Promachon (Grèce), Svilengrad (Bulgarie)-Kapikule (Turquie), Lököshaza (Hongrie)-Curtici (Roumanie). Les activités du projet visaient à rationaliser les nombreuses formalités nécessaires aux gares des points de passage dans le but de réduire le temps total de transport pour les trains de voyageurs et de marchandises. Le Groupe est également parvenu à un accord sur l'instauration d'un système de surveillance des points de franchissement des frontières et sur une définition d'un «train-bloc». À sa quatorzième réunion, le Groupe a entamé des travaux sur la mise au point d'indicateurs de résultat pour évaluer les procédures de franchissement des frontières. Toutefois, les activités du Groupe ont cessé après 2005.

IV. UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (UIC) – PLAN D'ACTION FRANCHISSEMENT DES FRONTIÈRES (ABC)

13. En 2001, la Mission Est-Ouest de l'UIC avait lancé le plan d'action ABC qui a duré jusqu'en 2003. Dans le cadre du projet, il était prévu d'examiner la situation de 38 points de passage de frontière des transports ferroviaires en Europe de l'Est et du Sud-Est, et de mettre au point des méthodes de développement et d'optimisation. Établi sur la base de la méthodologie utilisée dans le projet antérieur «Facilrail», l'un des objectifs du plan d'action ABC était de réduire radicalement les pertes de temps ainsi que les coûts que subissaient les exploitants et les utilisateurs des infrastructures ferroviaires en raison des nombreuses formalités requises aux points de passage. En outre, le projet a porté sur la possibilité de transférer les formalités et les opérations de contrôle imposées en des lieux où les pertes de temps seraient réduites (par exemple, les terminaux d'origine et de destination), et d'appliquer des formations de trains conçues pour accélérer la livraison des marchandises, avec un minimum d'arrêts aux frontières.

14. Les points de passage de frontière identifiés dans le plan d'action ABC étaient: Brest-Terespol; Czop-Cierna nad Tisou; Mockawa-Trakiszki; Dostyk-Alashankou; Soukhebaatar-Nauchki; Zabaikalsk-Manzhourija; Vicsany-Vadoul-Siret; Medyka-Mostiska; Kristeshti/Jijia-Ungeny; Zamyn-Uud-Erlian; Dandoun-Sinydjou; Braniewo-Mamonowo; Zahon-Czop (Batevo-Epereshke).

V. BANQUE MONDIALE – TTFSE 2 (PROGRAMME DE FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS EN EUROPE DU SUD-EST) ET LE PROJET TPPF (TRANSPORT PROJECT PREPARATION FACILITY)

15. Le Programme de facilitation du commerce et des transports en Europe du Sud-Est est une entreprise au niveau régional qui rassemble la Banque mondiale et huit pays dont les Gouvernements de l'Autriche, des États-Unis d'Amérique, de la France et des Pays-Bas.

L'utilité de ce programme a été reconnue par un groupe de travail SECI. Dans le cadre du second programme TTFSE II, une étude a été commandée sur les couloirs et les points de passage des transports ferroviaires et a été achevée en 2004. L'un des objectifs de cette étude était d'améliorer la compétitivité du transport ferroviaire dans la région des Balkans en réduisant les temps d'arrêt aux points de passage des frontières pour les trains de marchandises et de voyageurs dans les principaux couloirs de chemin de fer. Pour réaliser cette étude, des données ont été collectées en 7 points de passage de frontière en Roumanie et 4 en Bulgarie.

16. Dans le cadre du projet Transport Project Preparation Facility (TPPF) concernant cinq pays des Balkans occidentaux (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine et Serbie et Monténégro), il était prévu une composante consacrée à l'évaluation des besoins institutionnels et d'infrastructure aux points de passage ferroviaires dans la région. Le projet TPPF avait pour objectif général d'améliorer la compétitivité des transports ferroviaires dans la région des Balkans en réduisant les temps d'arrêt pour les trains de voyageurs et de marchandises aux points de passage des frontières. Pour ce faire, le projet prévoit d'identifier les investissements et les mesures de renforcement de capacité qui apporteraient des améliorations en efficacité à court et à moyen terme. Les 15 points de passage ferroviaires dans la région ont été recensés dans un premier stade dans le rapport REBIS (Étude régionale sur l'infrastructure des transports dans les Balkans). Ensuite, pour un échantillon de ces points, le projet TPPF a recueilli des données sur la moyenne quotidienne de trains de voyageurs et de marchandises et sur la moyenne du temps consacré aux formalités pour chaque train de voyageurs et de marchandises en un point de passage donné.

VI. TER CEE – FORMALITÉS DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES EN TRANSPORT FERROVIAIRE

17. Le projet TER de la CEE est un programme de coopération établi à l'échelle sous-régionale en 1990 par les gouvernements des pays de l'Europe centrale, orientale et du Sud-Est que coordonne et appuie la CEE qui agit en qualité d'agent d'exécution. Parmi les activités comprises dans le projet TER, l'harmonisation des formalités de contrôle aux frontières occupe une place importante, et des activités ont été consacrées au suivi des évolutions survenues et des progrès accomplis dans la facilitation des contrôles aux frontières en Europe centrale et orientale. Dans les années qui suivirent, une série de mesures ont été prises d'un commun accord pour permettre la mise en place d'un système de surveillance permanent dans le cadre du projet, en étroite coopération avec l'UIC et la DG Justice et Affaires intérieures de la Commission européenne.

18. Ainsi, un système nouveau de communication régulière d'informations pour l'évaluation de la situation et des évolutions aux points de passage des frontières a été adopté. Les pays étaient tenus de fournir au bureau du projet un rapport sur la situation aux points de passage des frontières sur leur territoire au cours d'un mois donné. Ce système couvrait tous les points de passage des frontières situés sur le réseau TER se recoupant avec le Corridor paneuropéen. Les pays étaient également invités à ajouter un ou deux points de passage des frontières à haute priorité. Le projet TER, conjointement avec l'Initiative pour l'Europe centrale (IEC), a créé en 2005 une équipe spéciale commune de la facilitation des formalités aux frontières. Ont participé à cette équipe spéciale les pays suivants: Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Ukraine. L'activité de surveillance du projet TER consistait à collecter des données sur la durée moyenne que les trains de voyageurs et

de marchandises passaient aux frontières, à recenser les progrès accomplis (gain de temps en minutes) après la mise en œuvre des mesures (contrôles douaniers, policiers et des mesures sanitaires, par exemple) que les gouvernements et les compagnies de chemin de fer (application de nouvelles technologies aux postes frontière, par exemple) avaient prises pour réduire les retards ou les temps d'attente au franchissement des frontières, à échanger des informations sur les nouveaux accords bilatéraux conclus ou sur les contacts entre gouvernements et entre compagnies de chemin de fer des pays mitoyens, et à prendre d'autres mesures prévues pour éliminer les retards.

VII. SEETO – OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS DE L'EUROPE DU SUD-EST

19. L'Union européenne offre une assistance technique aux pays bénéficiaires du programme CARDS (Aide communautaire à la reconstruction, au développement et à la stabilisation) (EuropeAid/116965/C/SV/Multi) en vue de soutenir la mise en place de l'organisation de l'Observatoire SEETO et de ses procédures. Le projet SEETO est mené par l'Union européenne avec l'assistance de deux sociétés d'audit bien établies: GOPA (GmbH) d'Allemagne et TRADEMCO (SA) de Grèce. L'assistance technique est fournie par l'entreprise commune Gopa/Trademco, qui a réuni une équipe d'experts nationaux et internationaux. Dans le cadre du protocole d'accord relatif au développement du réseau principal de transport régional pour l'Europe du Sud-Est (2007 à 2011), des indicateurs de surveillance et d'évaluation s'appliquant au réseau principal ont été élaborés. Le système de surveillance collecte des données sur les temps d'attente ou de passage de la frontière en minutes pour les trains de voyageurs et de marchandises.

VIII. GROUPE DE TRAVAIL COMMUN UIC/OSJD DU PASSAGE DES FRONTIÈRES

20. Ce groupe de travail a pour mandat d'étudier les modalités de transbordement des trains entre voies à écartement différent (normal/large et large/large) aux points de passage des frontières en Europe et en Asie. Des groupes bilatéraux formés dans le cadre du groupe de travail cherchent à déterminer les raisons des temps d'arrêt excessifs aux frontières et suivent la mise en œuvre des solutions adoptées pour améliorer la situation.

IX. CEMT

21. Le Conseil des ministres de la Conférence européenne des ministres des transports a adopté une Résolution n° 99/2 sur la levée des entraves lors des passages aux frontières pour le transport international de marchandises (Conférence ministérielle de 1999). Cette résolution, établie sur la base des Résolutions n° 50 et n° 94/5, recommande une série de mesures s'adressant aux compagnies de chemin de fer, aux autorités chargées du financement et aux ministres des transports pour réduire les temps d'attente et simplifier les formalités de passage des frontières dans le transport ferroviaire international. La Conférence européenne des ministres des transports s'est fondée sur les données et les informations obtenues par l'intermédiaire des activités de suivi menées par la CEE pour surveiller la mise en œuvre de la Résolution.

X. CONCLUSIONS

22. Cette revue succincte décrivant les activités les plus connues en matière de collecte de données et d'informations illustre l'importance accordée aux formalités de passage des frontières

et aux temps d'attente dans les transports ferroviaires internationaux. À cet égard, les difficultés matérielles et non matérielles qui empêchent d'accélérer les opérations et de simplifier les formalités au passage des frontières sont encore considérées aujourd'hui comme les principaux obstacles à l'amélioration de la capacité concurrentielle des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport.

23. En outre, un nombre considérable d'activités de collecte de données et d'informations relatives au passage des frontières décrites dans le présent document, de même que les nombreuses analyses spécifiques menées à petite échelle, ont souligné l'absence d'un système de surveillance qui soit cohérent, facilement accessible et qui fonctionne de manière permanente au niveau paneuropéen. Certes, dans beaucoup de cas, ces activités de collecte de données ne se chevauchent ni géographiquement ni chronologiquement; par contre, ces activités au coup par coup, souvent liées à un projet particulier, ne permettent pas d'établir un tableau d'ensemble de la situation des points de passage des frontières des transports en chemin de fer, par exemple, à l'échelle d'un couloir ou d'un réseau principal de chemin de fer. Par conséquent, elles n'ont pas permis de prendre des mesures coordonnées qui auraient abouti à une réduction sensible des temps d'attente dans un grand nombre de points de passage des frontières de manière simultanée.

24. En conclusion, il apparaît nécessaire de mettre au point un système de surveillance des points de passage des frontières qui soit bien conçu, global et appliqué de manière systématique, surtout aux points critiques, qui serait facilement accessible aux décideurs, aux exploitants des chemins de fer, aux organisations internationales et autres intervenants dans le transport ferroviaire international. À cet égard, les organisations internationales pourraient jouer un rôle d'avant-garde en étudiant la mise en place d'un système destiné à fournir des informations fiables et systématiques qui serviraient de base pour les mesures indispensables d'amélioration des opérations de passage des frontières au niveau paneuropéen.
