



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/SC.1/1998/14  
TRANS/WP.30/1998/12  
6 juillet 1998

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS ET  
FRANÇAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L' EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-douzième session, 19-21 octobre 1998,  
point 4 (c) de l'ordre du jour)

Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports

(Quatre-vingt-onzième, 21-23 octobre 1998)

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS  
DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE  
ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS**

Examen des possibilités d'accords ou d'autres mesures concernant le passage  
des frontières et des postes-frontières dans le transport routier entre  
l'Europe orientale et l'Europe occidentale

Transmis par l'Union des transports routiers (IRU)

INTRODUCTION

1. Conformément à une décision prise par le Groupe de travail principal des transports routiers (SC.1) lors de sa quatre-vingt-onzième réunion (15-17 octobre 1997, Genève), une réunion commune d'une demi-journée du SC.1 et du WP.30 (Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports) aura lieu en octobre 1998 afin de "tirer partie de l'expérience partagée par les deux groupes en vue de rechercher des solutions aux problèmes de passage des frontières" (TRANS/SC.1/361, para. 30).

DOCUMENTS DE L'IRU

2. L'IRU attire l'attention sur ses documents suivants publiés récemment (Documents informels):

- (a) "Résolution du XXVIème Congrès mondial de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) concernant les entraves au transport international de personnes et de marchandises par route" (Document informel No. 1).

Le Congrès mondial de l'IRU qui s'est tenu à Marrakech en avril 1998 a accueilli quelque 1600 représentants de haut rang issus des sphères du commerce, du tourisme et du transport routier, tant du secteur public que privé, et s'est penché sur le thème "Transport routier, secteur du commerce et du tourisme". La Déclaration de Marrakech a été adoptée à ce sujet.

En outre, ce congrès a permis d'identifier les principaux obstacles au développement des échanges et du tourisme mondiaux dus aux entraves auxquelles la profession routière se trouve sans cesse confrontée. Dans sa Résolution du Congrès sur les entraves au transport international l'IRU a élaboré des propositions visant à résoudre les problèmes résultant des :

- barrages routiers: les Gouvernements devraient maintenir les infrastructures de transport libres de tous barrages, des mesures devraient être introduites à l'encontre des Gouvernements qui n'assurent pas la libre circulation
- interdictions de circuler: limiter les interdictions de circuler à la tranche horaire de 07h.00 à 22h00 les dimanches et jours fériés uniquement
- problèmes de franchissement des frontières: harmonisation, simplification et accélération des formalités, introduction de la technologie de "l'arrêt unique", formation, amélioration des infrastructures
- visas pour les conducteurs professionnels: émettre des visas à entrées multiples d'une durée de validité d'une année, simplifier les formalités.

- b) "Coût économique des barrières au transport routier", enquête du Hague Consulting Group, Synthèse (Document informel No. 2)

Dans son enquête "Coût économique des barrières au transport routier" (terminée en 1998) en vue de mieux évaluer les coûts réels de ces entraves, le Hague Consulting Group a quantifié les pertes stupéfiantes essentiellement supportées par les clients du transport routier et par l'économie dans son ensemble.

Les attentes aux frontières dans deux pays de la CEE (PL et CZ) représentent 5-6% du temps de transport total.

Les pertes totales dues à la congestion, aux frontières, aux interdictions de circuler, aux barrages etc. varient entre les pays et représentent entre 1% et 7% de l'ensemble des coûts de transport dans les pays d'Europe occidentale et entre 8% et 29% des coûts de transport dans les PECO. Les coûts des obstacles représentent donc entre 0,1% et 0,3% du PIB pour les pays de l'Europe occidentale et entre 1,3% et 2,6% pour les PECO.

- c) "Sélection des statistiques mensuelles de l'IRU sur les temps d'attentes aux frontières pour les camions dans la CEE - 1998" (Document informel No. 3).

Les statistiques de l'IRU sur les temps d'attentes aux frontières sont un résumé mensuel basé sur les rapports journaliers établis aux frontières de la CEE. Les chiffres de 1998 indiquent de longues heures de désœuvrement pour les camions aux points suivants :

Frankfurt-Swiecko (PL-D): en moyenne plus de 10 heures  
Guben-Gubin (PL-D): en moyenne entre 5 et 10 heures  
Forst-Olszyna (PL-D) : en moyenne entre 9 et 10 heures  
Terespol-Kozlowichi (PL-BY) : en moyenne entre 10 et 28 heures  
Ciesyżn-C. Tesin (PL-CZ) : en moyenne entre 2 et 8 heures  
Lanzhot (Breclav) û Kutý (CZ-SK): en moyenne entre 3 et 13 heures.

Les statistiques de l'IRU sur les temps d'attente aux frontières sont également disponibles sur le site internet de l'IRU: <http://www.iru.org>.

---