



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2002/8/Add.1  
12 août 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 PAR LES  
TRANSPORTS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX**

Suivi annuel des progrès accomplis dans la facilitation du passage  
des frontières dans le transport ferroviaire international

Transmis par le Gouvernement bulgare

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

À propos de ce point, le Groupe de travail a demandé à nouveau aux 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). Il leur a aussi demandé de fournir des informations complémentaires sur les principales raisons des retards liés aux contrôles réalisés par les services de douane, la police et l'administration des chemins de fer (manque de matériel de traction, de locomotives et de personnel, différences dans les horaires de travail, etc.).

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

\* \* \*

**BULGARIE****Période:** 7-20 février 2002**Point de passage de la frontière:** Dragoman

Direction A (trains quittant le pays)

	Nombre de trains	Retard à l'arrivée	Temps d'arrêt pour la remise		Temps moyen par type de contrôle frontalier			
		MOYENNE (minutes)	Temps prévu (minutes)	Temps moyen effectif (minutes)	Contrôle douanier (minutes)	Contrôle policier (minutes)	Contrôle ferroviaire (minutes)	Autres (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs	12	+68	168	58	50	20	108	0
Trains-navettes	6	+27	96	19	19	20	58	0
Trains de conteneurs	7	+54	193	48	48	20	122	0
Trains vides	14	+18	181	3	3	20	93	18
Trains de transit	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres trains de marchandises	7	+28	194	28	28	20	131	34
Total, trains de marchandises	<b>46</b>							52

Direction B (trains entrant dans le pays)

	Nombre de trains	Retard à l'arrivée	Temps d'arrêt pour la remise		Temps moyen par type de contrôle frontalier			
		MOYENNE (minutes)	Temps prévu (minutes)	Temps moyen effectif (minutes)	Contrôle douanier (minutes)	Contrôle policier (minutes)	Contrôle ferroviaire (minutes)	Autres (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs	0	0	0	0	0	0	0	0
Trains-navettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Trains de conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0
Trains vides	26	-47	170	+21	50	20	121	24
Trains de transit	14	+77	191	-107	30	27	77	0
Autres trains de marchandises	15	-21	196	+19	55	31	141	19
Total, trains de marchandises	<b>55</b>							43

Le temps total pour la remise est inférieur à la somme des temps pour chaque type de contrôle frontalier parce que certaines opérations ont lieu en partie simultanément.

+ Le train arrive en retard.

- Le train arrive en avance.

Veuillez indiquer les principales raisons des retards liés aux contrôles réalisés par les services de douane, la police et l'administration des chemins de fer (manque de matériel de traction, de locomotives et de personnel, différences dans les horaires de travail, etc.).

1. Équipements techniques inefficaces.
2. Moyens de communication insuffisants.
3. Problèmes d'électrification.

Les informations fournies par les agents de contrôle ne sont pas efficacement exploitées.

**Période:** 7-20 février 2002  
**Point de passage de la frontière:** Kulata

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

	Nombre de trains	Retard à l'arrivée	Temps d'arrêt pour la remise		Temps moyen par type de contrôle frontalier			
		MOYENNE (minutes)	Temps prévu (minutes)	Temps moyen effectif (minutes)	Contrôle douanier (minutes)	Contrôle policier (minutes)	Contrôle ferroviaire (minutes)	Autres (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs	14	-	62	-	35	10	42	-
Trains-navettes	5	-	49	-	25	10	42	-
Trains de conteneurs	7	-	62	-	35	10	48	-
Trains vides	0							
Trains de transit	0							
Autres trains de marchandises	0							
Total, trains de marchandises	26							-

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

	Nombre de trains	Retard à l'arrivée	Temps d'arrêt pour la remise		Temps moyen par type de contrôle frontalier			
		MOYENNE (minutes)	Temps prévu (minutes)	Temps moyen effectif (minutes)	Contrôle douanier (minutes)	Contrôle policier (minutes)	Contrôle ferroviaire (minutes)	Autres (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs	0							
Trains-navettes	5		49		25	10	43	-
Trains de conteneurs	0							
Trains vides	0							
Trains de transit	14		45		20	10	43	-
Autres trains de marchandises	3		49		35	10	48	13
Total, trains de marchandises	22							

Le temps total pour la remise est inférieur à la somme des temps pour chaque type de contrôle frontalier parce que certaines opérations ont lieu en partie simultanément.

Veuillez indiquer les principales raisons des retards liés aux contrôles réalisés par les services de douane, la police et l'administration des chemins de fer (manque de matériel de traction, de locomotives et de personnel, différences dans les horaires de travail, etc.).

1. Équipements techniques inefficaces.
2. Moyens de communication insuffisants.
3. Problèmes d'électrification.

Les informations fournies ne sont pas efficacement exploitées par les agents de contrôle.

**Période:** 7-20 février 2002

**Point de passage de la frontière:** Svilengrad

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

	Nombre de trains	Retard à l'arrivée	Temps d'arrêt pour la remise		Temps moyen par type de contrôle frontalier			
		MOYENNE (minutes)	Temps prévu (minutes)	Temps moyen effectif (minutes)	Contrôle douanier (minutes)	Contrôle policier (minutes)	Contrôle ferroviaire (minutes)	Autres (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs	6	28	180	14	50	20	140	10
Trains-navettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Trains de conteneurs	5	103	180	21	55	20	153	42
Trains vides	1	0	180	18	50	20	130	12
Trains de transit	14	0	80	0	10	30	70	0
Autres trains de marchandises	54	31	180	41	55	20	140	68
Total, trains de marchandises	<b>80</b>							

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

	Nombre de trains	Retard à l'arrivée	Temps d'arrêt pour la remise		Temps moyen par type de contrôle frontalier			
		MOYENNE (minutes)	Temps prévu (minutes)	Temps moyen effectif (minutes)	Contrôle douanier (minutes)	Contrôle policier (minutes)	Contrôle ferroviaire (minutes)	Autres (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs	8	-14	195	0	65	20	115	10
Trains-navettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Trains de conteneurs	6	68	205	14	75	20	112	42
Trains vides	14	0	215	28	65	20	180	12
Trains de transit	2	0	90	10	20	30	60	0
Autres trains de marchandises	38	18	195	12	65	20	132	68
Total, trains de marchandises	<b>68</b>							

Veillez indiquer les principales raisons des retards liés aux contrôles réalisés par les services de douane, la police et l'administration des chemins de fer (manque de matériel de traction, de locomotives et de personnel, différences dans les horaires de travail, etc.).

--

**Période:** 7-20 février 2002  
**Point de passage de la frontière:** Ruse

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

	Nombre de trains	Retard à l'arrivée	Temps d'arrêt pour la remise		Temps moyen par type de contrôle frontalier			
		MOYENNE (minutes)	Temps prévu (minutes)	Temps moyen effectif (minutes)	Contrôle douanier (minutes)	Contrôle policier (minutes)	Contrôle ferroviaire (minutes)	Autres (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs	10		140	12	55	10	85	
Trains-navettes	5		80	0	30	10	65	
Trains de conteneurs	6		180	0	65	10	115	
Trains vides	0		0	0	0	0	0	
Trains de transit	0		0	0	0	0	0	
Autres trains de marchandises	28		140	43	55	10	85	33
Total, trains de marchandises	49							

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

	Nombre de trains	Retard à l'arrivée	Temps d'arrêt pour la remise		Temps moyen par type de contrôle frontalier			
		MOYENNE (minutes)	Temps prévu (minutes)	Temps moyen effectif (minutes)	Contrôle douanier (minutes)	Contrôle policier (minutes)	Contrôle ferroviaire (minutes)	Autres (minutes)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Trains-blocs	0							
Trains-navettes	5		+105		45	10	60	
Trains de conteneurs	5	-48	+195		75	10	130	
Trains vides	0		0		0			
Trains de transit	1		+70		20	10	50	
Autres trains de marchandises	27		+195		85	10	115	45
Total, trains de marchandises	38							

Le temps total pour la remise est inférieur à la somme des temps pour chaque type de contrôle frontalier parce que certaines opérations ont lieu en partie simultanément.

- + Le train arrive en retard.
- Le train arrive en avance.

Veillez indiquer les principales raisons des retards liés aux contrôles réalisés par les services de douane, la police et l'administration des chemins de fer (manque de matériel de traction, de locomotives et de personnel, différences dans les horaires de travail, etc.).

Équipements techniques.