



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.2/2008/2
2 septembre 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante-deuxième session
Genève, 18-20 novembre 2008
Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

FACILITATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL

Instruments juridiques et projets visant à faciliter le passage des frontières

Note du secrétariat

I. INTRODUCTION

1. Selon le programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010, adopté à sa soixante-huitième session (ECE/TRANS/166/Add.1, point 2.5), il appartient au Groupe de travail des transports par chemin de fer de surveiller l'harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer. Le présent document, établi sur la base des informations accessibles au secrétariat, est soumis pour examen au Groupe de travail conformément à ce mandat.

2. À sa soixante et unième session tenue en novembre 2007, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a pris note de l'état d'avancement de l'élaboration d'un projet de nouvelle annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982, a accueilli favorablement la proposition relative à une conférence internationale sur les formalités de facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire et a recommandé à tous les États membres intéressés par la modification, l'amélioration et la mise à jour du texte de la Convention de 1952 visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée d'y adhérer et d'engager la procédure pertinente (ECE/TRANS/SC.2/208, par. 3 à 5). Le Groupe de travail a aussi demandé aux organisations et aux États membres concernés de continuer à

communiquer des renseignements sur les activités qu'ils mènent ou qu'ils prévoient de mener en ce qui concerne le suivi des procédures de franchissement des frontières et a demandé au secrétariat de conserver cette question à l'ordre du jour de ses sessions ultérieures (*ibid.*, par. 7). Dans la présente note sont passés en revue les faits nouveaux concernant les instruments juridiques ainsi que les initiatives et les projets relatifs à la facilitation du passage des frontières, intervenus depuis la soixante et unième session du SC.2.

II. INSTRUMENTS JURIDIQUES

3. À ses cent dix-huitième et cent dix-neuvième sessions tenues en janvier-février 2008 et en juin 2008 respectivement, le Groupe de travail CEE des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) a examiné la proposition de nouvelle annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982, fondée sur un projet présenté conjointement par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Les discussions ont toutefois été reportées, dans l'attente d'une concertation entre ces deux organisations et la Communauté européenne, qui devrait permettre d'aboutir à un consensus sur le projet de texte.

4. En ce qui concerne la Convention internationale de 1952 visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, la Fédération de Russie a indiqué, à la cent dix-neuvième session du WP.30, qu'elle était prête à envisager son adhésion à la Convention. L'OSJD a signalé au cours de la même session que certains de ses autres États membres avaient aussi indiqué qu'ils étaient intéressés par une adhésion à la Convention de 1952. Étant donné l'absence de dispositions explicites d'amendement dans la Convention de 1952, le WP.30 a chargé le secrétariat, par l'intermédiaire du Comité des transports intérieurs, de demander aux Parties contractantes à la Convention de 1952 de confirmer qu'elles examineraient de manière positive les propositions d'amendement à la Convention, dès lors que davantage de pays y auraient adhéré.

5. Le Comité des transports intérieurs (CTI) a noté, à sa soixante-huitième session, qu'afin de lever les obstacles à la mise en place de services de transport ferroviaire dans un cadre paneuropéen, l'un des éléments de stratégie pour un trafic international était notamment la négociation d'un régime juridique ferroviaire unique, qui résoudrait le problème actuellement posé par la séparation des régimes de la COTIF et de la SMGS (ECE/TRANS/166, par. 95 et 96). L'introduction d'une lettre de voiture commune CIM/SMGS sur certains trajets est-ouest en 2006 peut être considérée comme une étape intermédiaire dans cette direction. Au cours de l'année écoulée, le nombre de trains employant une lettre de voiture commune avait considérablement augmenté, suite à l'établissement de nouveaux services réguliers entre les pays de l'UE et de la CEI. La réduction du temps et des coûts du franchissement des frontières des chargements ferroviaires, qui résultait de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS, a contribué notamment au développement du secteur automobile à participation étrangère dans la CEI¹.

¹ Par exemple, l'expédition régulière, qui a débuté en juillet 2008, de pièces de voiture par trains-blocs de conteneurs entre les usines de Volkswagen à Mladá Boleslav (République tchèque) et Kaluga (Fédération de Russie).

III. INITIATIVES ET PROJETS

6. Dans cette section est succinctement décrit l'état, depuis la soixante et unième session du SC.2, des divers projets et initiatives liés à la facilitation du passage des frontières dans le secteur ferroviaire. Un certain nombre de projets de facilitation du passage des frontières, décrits dans le document ECE/TRANS/SC.2/2007/1 [Plan d'action franchissement des frontières (ABC) de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), activités du Groupe de travail spécial de la réduction des temps d'attente aux frontières des trains-navettes dans la région SECI (Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est), Programme de facilitation du commerce et des transports en Europe du Sud-Est (TTFSE 2) de la Banque mondiale, Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) de la CEE, activités du Groupe de travail du projet de développement des infrastructures de transport et de facilitation du passage des frontières, dans le cadre du Programme spécial des Nations Unies pour les économies des pays d'Asie centrale (SPECA), et activités de l'Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO) de l'UE], n'ont enregistré aucune activité pendant l'année écoulée. Certains de ces projets avaient été achevés au cours des années précédentes (ABC en 2003, SECI en 2005 et TTFSE 2 en 2004)². Quant au projet TER en cours, la poursuite de l'exercice de surveillance du passage des frontières décrit dans le document ECE/TRANS/SC.2/2007/1 a dû être reportée en raison du manque de ressources³. Les deux autres projets (ceux du Groupe de travail SPECA et du SEETO) sont restés axés sur la facilitation du passage des frontières.

7. Le Groupe de travail du projet de développement des infrastructures de transport et de facilitation du passage, un organe subsidiaire dans l'organigramme du SPECA, a abordé les problèmes de franchissement des frontières au cours de sa treizième session tenue à Astana (mars 2008), tout en continuant à mettre en place sa base de données sur le passage des frontières^{4,5}. Lorsqu'elle sera achevée, la base de données contiendra des renseignements complets sur les travaux et les opérations exécutés, sur les normes en matière de temps et le temps réel ainsi que sur les normes nécessaires aux opérations d'arrêt aux frontières.

8. L'Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO) financé par l'UE a continué à recueillir des données sur les temps d'attente et les temps de franchissement des

² Voir le document intitulé «Suivi des progrès accomplis dans la facilitation du passage des frontières en transport ferroviaire international» <<http://www.unece.org/trans/doc/2007/sc2/ECE-TRANS-SC2-2007-01f.pdf>>.

³ Pour une description des activités dans le cadre du Projet TER pendant la dernière année, voir le document ECE/TRANS/SC.2/2008/1.

⁴ Le Programme spécial des Nations Unies pour les économies des pays d'Asie centrale (SPECA), lancé en 1998, vise à renforcer la coopération à l'échelle sous-régionale en Asie centrale. Les membres sont l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan.

⁵ Voir le rapport de la treizième session du Groupe de travail du projet et le texte des exposés disponibles sur le site Web du SPECA à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/speca/speca_13.html>.

frontières pour les trains de voyageurs et de marchandises, ainsi que pour d'autres modes de transport intérieur. Le dernier rapport disponible sur la collecte de données (en date du 7 juillet 2008) indique que les données relatives au franchissement des frontières présentées par la Serbie ont déjà été confirmées tandis que les données des autres participants au projet n'ont pas encore été confirmées (Albanie et Kosovo/MINUK) ou sont incomplètes (Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine et Monténégro) (<http://www.seetoint.org/site/pdf/83-0db6.pdf>).

9. Sur le plan politique, les participants de haut niveau à la troisième réunion ministérielle annuelle sur le développement du réseau principal de transport régional pour l'Europe du Sud-Est, tenue à Tirana le 12 avril 2008, ont signé une résolution politique ainsi qu'un additif à l'accord existant, portant création d'un secteur des transports ferroviaires en Europe du Sud-Est. Cet additif vise à améliorer l'accès au marché du rail, à ouvrir les marchés nationaux, à faciliter le franchissement des frontières et à assurer un haut niveau d'interopérabilité technique entre les partenaires.

10. Les participants à la trente-sixième réunion ministérielle de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) tenue à Kiev (10 au 13 juin 2008) ont approuvé le programme de travail pour 2009 et les années suivantes, dans lequel la facilitation du passage des frontières est l'une des priorités. Outre l'élaboration de recommandations et d'un plan d'action pour certains corridors de l'OSJD, les travaux de l'OSJD sur le franchissement des frontières doivent inclure l'organisation d'une conférence internationale sur les formalités de facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire, déjà mentionnée. Le Comité de l'OSJD a demandé au Ministre des transports de la Fédération de Russie et à la Société russe des chemins de fer (RZD) d'examiner la possibilité d'accueillir cette conférence en Russie en 2010.

11. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a tenu en mars 2008 une réunion préparatoire, qui visait à former un nouveau groupe d'experts sur les corridors internationaux et qui comportait un examen des priorités en matière de corridors. Outre l'UIC, un certain nombre d'organisations internationales ont également participé à la réunion, notamment le Comité international des transports ferroviaires (CIT), le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), l'OSJD, la CEE, la CESAP et l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Des représentants des chemins de fer iraniens (RAI) ont aussi assisté à la réunion. La plupart des participants ont souligné l'importance des obstacles immatériels à la fourniture de services de transport ferroviaire efficaces et le besoin croissant d'un régime juridique unique qui régisse le transport ferroviaire international des marchandises, en particulier dans le cadre des liaisons Europe-Asie. Il a été généralement admis qu'un tel régime devrait être formulé dans le cadre du système des Nations Unies.

IV. CONCLUSION

12. En résumé, les avancées sur le plan juridique au cours des 12 derniers mois ont été plutôt inégales. L'adoption de la nouvelle annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation de 1982 ainsi que le nouvel élan donné à la Convention de 1952 visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée suite à de nouvelles adhésions et aux amendements adoptés depuis n'ont donné lieu qu'à de faibles progrès. En revanche, le volume du trafic ferroviaire utilisant la lettre de voiture commune CIM/SMGS a

considérablement augmenté, mettant en évidence les gains sur le plan économique des formalités simplifiées de passage des frontières.

13. L'acceptation grandissante de l'idée selon laquelle un régime unifié concernant le transport ferroviaire était nécessaire pour assurer des liaisons de transport terrestre Europe-Asie compétitives n'a jusqu'à présent pas réussi à insuffler l'élan politique suffisant pour créer un instrument juridique international approprié. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner les conditions préalables pertinentes pour une harmonisation réussie de la législation régissant le transport international des marchandises par chemin de fer.
