



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/1999/6  
15 juillet 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports  
par chemin de fer

(Cinquante-troisième session,  
6-8 octobre 1999,  
point c) de l'ordre du jour)

FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES PAR LES TRANSPORTS  
FERROVIAIRES INTERNATIONAUX

Transmis par les Gouvernements des pays suivants : Arménie,  
République tchèque, Danemark, Allemagne, Hongrie, Lettonie,  
Lituanie, Ex-République yougoslave de Macédoine,  
Fédération de Russie, Slovaquie, Slovénie,  
Espagne et Royaume-Uni

Veuillez noter que la distribution des documents du Comité des transports intérieurs n'est plus restreinte. En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système de numérotation selon lequel les documents de travail porteront la cote TRANS/SC.2/année de la session/numéro. L'ancien système de numérotation (TRANS/SC.2/189) sera conservé pour les rapports, ordres du jour provisoires, résolutions et publications importantes.

Note : Depuis 1994, le Groupe de travail suit tous les ans les progrès accomplis dans la facilitation du passage des frontières par les transports ferroviaires internationaux, en fonction des critères indiqués ci-après (TRANS/SC.2/180, par. 38 et TRANS/SC.2/182, par. 29). En conséquence, un certain nombre de gouvernements ont communiqué des renseignements sur les points suivants :

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) grâce à l'application des mesures prises par les gouvernements (pour les contrôles douaniers, policiers, sanitaires et phytosanitaires, par exemple) et les compagnies de chemin de fer (contrôles techniques) 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 passage des frontières;

d) Rapports succincts sur les contacts bilatéraux et multilatéraux pris entre gouvernements et compagnies de chemin de fer de pays voisins en vue d'accélérer le passage des frontières dans le transport ferroviaire international (TRANS/SC.2/188, par. 22 à 27).

Les renseignements communiqués au secrétariat sont détaillés ci-après, pour examen par le Groupe de travail.

**ARMÉNIE**

a) Les trains de voyageurs et de marchandises franchissant la frontière aux gares de Sadakhlo et Airum connaissent des retards en raison des contrôles douaniers. Le temps moyen de contrôle, 1 heure et 45 minutes, est très souvent dépassé : les trains de voyageurs et de marchandises souffrent de retards allant de trois à quatre heures et certains trains de marchandises des retards de plusieurs jours;

b) Les gouvernements devraient prendre des mesures strictes prévoyant des contrôles simultanés (le Gouvernement géorgien en a été informé);

c) Pour éviter les retards, il faudrait à la gare de Sadakhlo la présence de contrôleurs techniques travaillant 24 heures sur 24; en raison du mauvais état des voies, la vitesse des trains sur la section de Sadakhlo est faible : le parcours de 13 km dure 50 minutes;

d) En octobre et décembre 1998 et en janvier et mars 1999, les deux Gouvernements (arménien et géorgien) ont eu des contacts dans le but d'améliorer le trafic ferroviaire et d'assurer la communication des renseignements en temps voulu et l'établissement correct des documents. Les résultats ont été positifs.

Les désaccords concernant les modalités de passage des frontières sont désormais moins nombreux.

**RÉPUBLIQUE TCHÈQUE**

**a) Durée approximative du passage des frontières pour les trains de voyageurs et de marchandises :**

**Breslau : en direction de l'Autriche**

Tous les trains	10 trains	14,1 minutes
dont EC/IC	8	10,4

**Breslau : en direction de la Slovaquie**

Tous les trains	22 trains	6,9 minutes
dont EC/IC	8	7,1

**Horní Lideč**

Tous les trains	12 trains	24,2 minutes
-----------------	-----------	--------------

**Čadca** (combiné avec les trains PPS venant de pays voisins)

Tous les trains	24 trains	11,3 minutes
dont EC/IC	4	5,0

**Petrovice u Karviné**

Tous les trains	12 trains	18,2 minutes
dont EC/IC	6	13,2 minutes

**Děčín**

Tous les trains	18 trains	6,7 minutes
dont EC/IC	12	4,0

**Cheb**

Tous les trains	6 trains	17,3 minutes
dont EC/IC	2	15,0

**Furt im Wald** (combiné avec des trains PPS venant de pays voisins)

Tous les trains	4 trains	11,0 minutes
dont EC/IC	4	11,0

**Horní Dvořiště**

Tous les trains	6 trains	8,2 minutes
-----------------	----------	-------------

Le tableau ci-après indique les durées d'attente approximatives en 1998 des trains de marchandises individuels franchissant une frontière. Dans la colonne pour la durée d'attente totale des trains aux frontières figurent les temps d'attente abrégés, qui ont pu être réalisés en 1996 lorsque la République tchèque a adhéré aux accords associés.

PPS	Transport intégré	Transit	Transport combiné	Trains vides	Conteneurs	ROLA
Bohumín/Chalupki	235 95	200	603	93		
Petrovice u Karviné/ Zebrzydowice	190 50	160	255 35	160 45	100	
Česky Těšín/Zebrzydowic	190	160	255 15	150	110	
Mosty u J./Čadca	163	155	340	30		
Horní Lideč/Lúky pod Makytou	88 70		253 5	43 52		
LanžhotKúty	90 60	115 20	295 90	30 120	115	
Breslau/Hohenau Znojmo/Retz	113	129	143 120	113	100	
Horní Dvořiště/Summerau		70	144	96	53	20
Domažlice/Furt im Wald	100		200	100		
Cheb/Schirnding			160	100		
Vojtanov/Bad Brambach	90		100			
Děčín, gare centrale/Bad Schandau	110	90	205	90	175	5
Děčín est/Bad Schandau					175 35	
Frydlant (Rép. tch.) /Zawidow			91		90 30	
Meziměstí/Mieroszw	95 95	80 110	125 120	90 90		
Miedzylesie			-20			

**b) Progrès réalisés grâce aux mesures prises par les gouvernements (douanes, police, contrôle sanitaire et phytosanitaire) et les chemins de fer pour réduire les temps de passage aux frontières des trains de voyageurs et de marchandises :**

Depuis 1995, grâce à la coopération internationale, l'on a observé des progrès importants aux points de passage seulement dans le cas de l'Allemagne, où l'attente a pu être supprimée aux gares de Česká Kubice et de Schirding, le contrôle de part et d'autre des passeports et des documents douaniers s'effectuant au cours du voyage, même sur le territoire de l'autre pays. Bien que le temps de parcours ait été abrégé de deux minutes environ sur les sections immédiatement voisines de la frontière, au total - c'est-à-dire d'après le temps de parcours entre la gare de départ et l'arrivée à la destination finale - il y a très peu de différence.

Les temps d'attente pour les trains PPS en Allemagne, en Autriche et en Pologne correspondent généralement à ceux observés dans les pays de l'Union européenne. Dans les gares sans changement de locomotive, les délais, pour la catégorie supérieure des trains EC/IC, sont de trois à cinq minutes, et de trois à quinze minutes pour toutes les autres. S'il y a changement de locomotive, l'opération technique en elle-même nécessite un temps d'attente de 15 minutes.

En ce qui concerne la Slovaquie, les délais ne sont les mêmes que pour les postes frontière Breslau-Kúty, tandis que dans le PPS Čadca et de Horní Lideč, où la présence de fonctionnaires est requise sur certains trains de nuit en raison de problèmes avec des voyageurs en provenance du tiers monde, le temps d'attente peut aller de 15 minutes à 1 heure.

La création de gares frontière où les opérations sont effectuées simultanément de part et d'autre a considérablement abrégé les temps d'attente des trains. En combinant le contrôle douanier et le contrôle des passeports au cours du voyage, l'on a pu ramener les délais aux frontières jusqu'au minimum technique essentiel pour le transport des passagers.

**c) Autres mesures qu'il est envisagé de prendre pour réduire les temps d'attente des trains aux frontières :**

L'Office des chemins de fer ne peut influencer sur les temps d'attente aux frontières que dans le cadre des questions administratives et techniques liées à ses activités. Il ne peut en fait limiter que le délai aux frontières que nécessite le remplacement des conducteurs de trains internationaux, à condition que les locomotives n'aient pas besoin d'être changées, délai de deux minutes dans des conditions optimales. S'il faut changer les locomotives, le temps requis pour cette opération est de 10 à 12 minutes. Une autre mesure pouvant réduire les délais consisterait à désigner certains postes frontière où il ne serait pas utile d'effectuer de longues inspections techniques, et à laisser passer le train d'après le principe de la confiance.

À l'avenir, la durée d'attente pour les trains de marchandises aux frontières devrait être réduite grâce aux mesures suivantes :

- Échange de données entre les chemins de fer tchèques et les chemins de fer slovaques. Le niveau d'échange extrêmement satisfaisant devrait maintenant s'étendre aussi à la normalisation des bordereaux de wagons et des listes d'expéditions. En collaboration avec la Slovaquie nous avons choisi trois paires de trains de marchandises internationaux comme mesure test permettant de fixer le nombre total approprié d'expéditions. Les données recueillies seront évaluées après un parcours d'essai effectué dans des conditions rigoureuses. Après avoir analysé l'information et installé le système aux postes frontière de Mosty u Jablunkova/Čadca, Horní Lideč/Luky Pod Makytou et Lanžhot/Kúty, nous pensons pouvoir réaliser un gain de temps de 30 minutes.
- Des accords ont été signés avec les chemins de fer allemands, autrichiens, slovaques, polonais et hongrois concernant la "simplification de la pose d'étiquettes sur les trains", ce qui a résolu le problème de la pose d'étiquettes supplémentaires pour les transports internationaux arrivant aux frontières.
- Un autre accord a été signé concernant les "formalités de passage en douane avec une liste unique de marchandises CIM" (à validité permanente) et les formalités ont été simplifiées pour qu'une seule liste de marchandises CIM soit acceptée aux postes frontière.

La condition préalable la plus importante permettant une simplification et une accélération maximum de l'inspection des trains aux postes frontière sera l'adhésion de la République tchèque, et celle des États voisins, à l'Union européenne.

**d) Rapports succincts sur les contacts bilatéraux et multilatéraux pris entre le gouvernement et l'administration des chemins de fer de votre pays et les pays voisins en vue de simplifier le transport international au passage des frontières**

Accords bilatéraux entre les administrations ferroviaires :

- Les modalités de passage des frontières convenues entre les chemins de fer tchèques et polonais sont entrées en vigueur avec le nouvel Accord de 1996 sur le franchissement des frontières par les transports ferroviaires.
- Les modalités de passage des frontières convenues entre les chemins de fer tchèques et slovaques sont entrées en vigueur en 1997 avec le nouvel Accord sur le franchissement des frontières par les transports ferroviaires.
- Les modalités de passage des frontières convenues entre les chemins de fer tchèques et autrichiens sont entrées en vigueur en 1999 avec le nouvel Accord sur le franchissement des frontières par les transports ferroviaires tchèques et autrichiens.

- L'on met au point actuellement (1999) un amendement à l'Accord entre les chemins de fer tchèques et les services de fret par rail allemands sur le franchissement des frontières par les transports ferroviaires.

#### **DANEMARK**

a) et b) La durée d'attente moyenne des trains de voyageurs aux principaux postes frontière est de 10 minutes et, pour les trains de marchandises, de zéro minute.

c) et d) Depuis plus d'un an déjà, la DSB coopère avec la DB et la SJ au sein d'un groupe d'orientation et de neuf groupes de travail, afin d'assurer que l'ouverture de la liaison fixe entre le Danemark et la Suède ne dressera pas d'obstacles pouvant entraver le passage des frontières, qu'il s'agisse de problèmes de trafic et de personnel ou de problèmes techniques ou administratifs.

#### **ALLEMAGNE**

- a) **Durée d'attente moyenne des trains de voyageurs et de marchandises aux principaux points de passage des frontières**
- b) **Progrès réalisés (en minutes) grâce à l'application des mesures prises par les gouvernements (prévoyant la collaboration avec les services douaniers, frontaliers et autres services de contrôle sanitaire et phytosanitaire) et par les chemins de fer (contrôles techniques) pour réduire les durées d'attente des trains de voyageurs et de marchandises aux passages des frontières**

La durée d'attente moyenne des trains de voyageurs à longue distance aux postes frontière est indiquée dans l'annexe 2. Le tableau ne mentionne pas les gares de Salzburg et de Kufstein, puisque celles-ci desservent aussi les ÖBB (chemins de fer autrichiens), où les enregistrements ne couvrent que l'heure d'arrivée (au cours du transfert) ou l'heure de départ (au cours de l'acceptation).

Des modalités de présentation analogues pour le transport des marchandises aux frontières ne sont pas possibles, puisque la majorité des trains de marchandises passent d'itinéraires DB AG aux pays voisins et inversement sans s'arrêter à la frontière.

- c) **Autres mesures qu'il est envisagé de prendre afin d'éliminer les retards au passage des frontières**

Les conditions préalables aux contacts et entretiens entre les ministères responsables et d'autres organismes devant éliminer les retards inutiles au moment du passage des frontières sont fixées par les comités de direction des couloirs de transport paneuropéens II, III et IV.



**d) Rapports succincts sur les contacts bilatéraux et multilatéraux pris entre gouvernements et compagnies de chemins de fer de pays voisins en vue de simplifier le passage des frontières pour le trafic ferroviaire international**

Les Ministères des transports de la Finlande, de la Lituanie, de la Pologne et de l'Allemagne, ainsi que l'administration des chemins de fer finlandais, les chemins de fer lituaniens, les chemins de fer polonais et la DB AG, ont signé un mémorandum d'accord sur l'essai de techniques de changement automatique d'écartement sur les wagons de marchandises utilisés dans des conditions d'exploitation. Des wagons de chemins de fer munis de mécanismes mis au point en Pologne et en Allemagne seront utilisés sur les liaisons régulières entre la Lituanie et la Pologne. Des essais seront effectués jusqu'à la fin de l'été 1999, afin d'assurer les conditions nécessaires à la circulation ininterrompue des trains de marchandises entre les réseaux à écartement de 1 435 mm et ceux à écartement de 1 520 mm.

**HONGRIE**

**B. a)**

Sept gares frontière sur un total de 24 en Hongrie sont situées sur les lignes AGC.

AGC	Gare frontière	Durée d'attente moyenne pour les trains de voyageurs arrivant et partant, en minutes, 1998/1999		Délai d'inspection technique pour les trains de marchandises mixtes arrivant et partant, en minutes	
F50	Záhony	37	45	80	80
F51	Komárom	-	-	110	150
F56	Lökösháza	23	19	210 <u>1</u> /	240 <u>1</u> /
F61	Hegyeshalom	10 <u>2</u> /	10 <u>2</u> /	100	130
F69	Murakeresztúr <u>3</u> /	20	32	145	205
F71	Gyékényes <u>3</u> /	24	26	205	230
F85	Kelebia	31	30	175	215

N.B. : 1/ À Curtici, gare frontière commune avec la Roumanie

2/ Trois minutes seulement pour les trains Eurocity

3/ Gare frontière commune avec la Croatie

**B. b)**

La réduction de la durée d'attente des trains de marchandises aux frontières a pris fin à partir de 1997 et a fait place à un mouvement inverse, les délais augmentant de 20 et même de 125 minutes à partir de 1999, principalement en raison de l'entrée en vigueur :

- De l'Accord de Schengen en Autriche en 1997 qui exige un contrôle plus rigoureux des immigrants venant de pays voisins;

- De la loi nationale hongroise de 1995 concernant les douanes, qui exige de toute façon un contrôle aux frontières, et du décret d'application pris par le Gouvernement en 1996.

En outre, les contrôles phytosanitaire et vétérinaire sont parfois utilisés à des fins protectionnistes et, sur certaines lignes, font obstacle au transport des marchandises.

Ces effets négatifs ont peut-être été compensés en partie par :

- La mise en service d'une nouvelle base de données électronique d'envergure nationale (VÁMREG) par les autorités douanières et son raccordement en 1998 au système d'information sur le fret de la société ferroviaire nationale dans 14 gares frontière sur les 18 ouvertes au trafic des marchandises;
- La coopération avec les chemins de fer des pays voisins qui permet de former des trains de marchandises franchissant les postes frontière sans nécessiter de manoeuvre;
- La mise en vigueur de l'inspection technique des wagons lorsque les installations matérielles le permettent.

**B. c)**

Les mesures à court terme sont les suivantes :

- La révision des installations techniques à toutes les gares frontière au cours de la première moitié de 1999, consécutive aux progrès récemment réalisés dans le domaine de la technique, des communications et de l'information;
- En 1999-2000, l'échange électronique de données, avec les chemins de fer autrichiens et slovaques, concernant les trains de marchandises internationaux arrivant à la frontière;
- L'inclusion des liaisons Hongrie-Autriche dans le système de contrôle électronique international des trains de marchandises mis au point par l'Europe de l'Ouest.

Un objectif à long terme consiste à harmoniser les dispositions douanières et commerciales avec celles des États membres de l'Union européenne afin, essentiellement, de réduire les temps d'attente pour l'inspection technique aux gares frontière.

**B. d)**

Prise de contact bilatérale récente au niveau gouvernemental :

- En mars 1999, le Ministre des transports de la Hongrie a officiellement demandé à son homologue croate d'instaurer le contrôle des passagers à bord des trains, sans attente aux gares de part et d'autre de la frontière.

Contacts au niveau des compagnies ferroviaires :

- Le principe de la confiance, remplaçant les inspections techniques effectives entre le réseau expéditeur et le réseau destinataire, est appliqué à certains trains blocs sur les liaisons avec l'Autriche, la Croatie et la Slovaquie. L'application de ce principe au trafic de transit est toutefois problématique en raison de l'irrégularité des chargements et des avaries pouvant survenir en route.

#### **LETONNIE**

a) Le temps d'attente des trains de voyageurs aux frontières est de 20 à 45 minutes : l'arrêt dépend du nombre de wagons de passagers composant le train. Les trains en transit ne s'arrêtent pas aux frontières dans la direction Kurcums-Kārsava. À Rēzekne et à Daugavpils les voyageurs passent un contrôle au moment de monter dans le train ou d'en descendre.

Pour les trains de marchandises qui arrivent en Lettonie les formalités d'inspection et le contrôle douanier préliminaire durent environ 30 mn à tous les postes frontière. Les trains de marchandises sortant du pays franchissent la frontière sans s'arrêter.

b) Un contrôle douanier complet est appliqué aux trains de marchandises dans les gares de destination situées sur le territoire de notre État, là où les trains se séparent ou se forment, selon le cas. Les trains passent de 3 à 4 heures et demie aux gares de destination.

c) La pratique de la déclaration préliminaire des marchandises est en voie d'adoption aux points de chargement. Elle permet de réduire la durée du contrôle douanier aux gares de destination.

d) En 1997, des accords inter-États et des contrats types entre les compagnies ferroviaires ont été mis au point avec la Fédération de Russie. La plupart de ces documents ont été approuvés par les ministères des transports et les administrations ferroviaires et sont ouverts à la signature. Des travaux analogues sont en cours avec d'autres réseaux ferroviaires qui ont une frontière commune avec la Lettonie.

#### **LITUANIE**

a)

La durée d'attente moyenne des trains de voyageurs aux postes frontière est de 25 minutes.

Les trains de marchandises s'arrêtent pendant 30 minutes pour les formalités douanières et frontalières aux gares de Mazeikiai, Joniskis, Obeliai et Stasylos. Les trains de marchandises en partance ne s'arrêtent pas et les trains qui arrivent s'arrêtent pendant 30 minutes à la gare frontière de Kena. Après l'introduction du nouvel horaire, les trains de marchandises s'arrêteront pour les contrôles pendant 15 minutes. Outre le contrôle douanier

et frontalier, les formalités de passage du train ont lieu aux gares frontière de Kybartai et Mockava. L'horaire des trains prévoit pour ces formalités un délai de 140 minutes et de trois heures respectivement.

**b)**

La durée d'attente des trains de voyageurs aux frontières a été réduite de 15 minutes et l'on continue à les réduire tous les ans. Il faut 140 à 240 minutes pour les contrôles douaniers, sanitaires, techniques et autres, selon la catégorie des trains et la direction du trafic. À cause de l'infrastructure insuffisante des gares de Mazeikiai, Joniskis, Obeliai, Stasylos et Kena, et conformément à l'accord conclu entre les chemins de fer, la Direction des douanes et d'autres services de l'État, la plupart des formalités s'effectuent non aux gares frontière mais aux gares de manoeuvre de Bugeniai, Radviliskis et Vaidotai (à 33-150 km de la frontière).

Afin de réduire la durée d'attente des trains de marchandises aux gares frontière, et conformément à l'Accord entre les administrations ferroviaires de la République polonaise et de la Fédération de Russie, les opérations de passage des trains sont effectuées par une équipe mixte des chemins de fer lituaniens (LG) et des chemins de fer polonais (PKP) à la gare de Kybartai et par des équipes mixtes LG/RŽD à la gare de Sovetsk.

**c)**

Afin de réduire la durée d'attente des trains de voyageurs, des négociations ont été engagées avec la Direction des douanes et le Département de police des chemins de fer lituaniens afin que les formalités de contrôle s'effectuent pendant le voyage.

Afin de réduire les retards des trains de marchandises aux gares frontière, l'on projette d'utiliser plus largement à l'avenir les programmes et systèmes informatiques.

**d)**

La Lituanie, le Bélarus, la Lettonie, la Pologne et la Fédération de Russie ont signé un accord interdépartemental sur "le franchissement des frontières des États par les trains de voyageurs", qui a pour but de simplifier le travail des douanes, de la police et des services ferroviaires aux gares frontière.

Afin de faciliter le franchissement des frontières par les trains de marchandises, des projets d'accords internationaux bilatéraux sur les postes frontière ont été convenus entre les chemins de fer lituaniens et les pays voisins. On pense que ces accords pourront être signés dans un très proche avenir.

Le Comité de l'OSJD organise régulièrement des réunions internationales sur la facilitation du passage des frontières avec les pays et organisations intéressés.

# EX-RÉPUBLIQUE YOUNGOSLAVE DE MACÉDOINE

Durée moyenne d'attente des trains de marchandises aux principaux postes frontière

a)

Gares	Transit (en minutes)				Importation (en minutes)				Exportation (en minutes)				Total (en minutes) (moyenne)
	Chemins de fer	Douane	Contrôle vétérinaire	Contrôle phytosanitaire	Chemins de fer	Douane	Contrôle vétérinaire	Contrôle phytosanitaire	Chemins de fer	Douane	Contrôle vétérinaire	Contrôle phytosanitaire	
Tabanovci/Trubarevo	135			50	90	60		60	170	130			130
Gevgelija	124			40	85	60			160	120		40	120

N.B. : Toutes les activités sont parallèles.

Durée moyenne d'attente des trains de voyageurs aux principaux postes frontière

Gares	Transit (en minutes)				Liaisons internationales : sortie (en minutes)				Liaisons internationales : entrée (en minutes)				Total (en minutes) (moyenne)
	Chemins de fer	Douane	Police	Total	Chemins de fer	Douane	Police	Total	Chemins de fer	Douane	Police	Total	
Tabanovci/Trubarevo	30		20	30	30	10	20	30	30	10	20	30	30
Gevgelija	30		20	30	30	10	20	30	30	10	20	30	30

b)

Aucun progrès à signaler.

c)

Aucun progrès à signaler.

d)

Un accord bilatéral a été signé avec la Suisse et les administrations voisines en vue de l'électrification et de l'entrée en service des installations CC et TK sur la section frontalière de la ligne Gevgelija-Idomeni (1,5 km) qui s'effectueront au cours de 1999 et assureront gratuitement le transport de Skopje à Thessaloniki, ce qui contribuera à réduire la durée du parcours dans la zone proche de la frontière.

#### **FÉDÉRATION DE RUSSIE**

a)

La durée moyenne d'attente des trains de voyageurs aux principaux points de passage des frontières (avec la Chine, la Finlande, la Pologne, l'Ukraine, l'Estonie et la Lettonie) est de 50 minutes et pour les trains de marchandises de cinq heures (selon l'horaire).

En outre, la durée moyenne d'attente des trains de marchandises pour divers motifs liés à l'organisation du trafic peut atteindre 12 heures.

b)

Il n'a pas été réalisé de progrès sensibles pour réduire les durées d'attente des trains de voyageurs et de marchandises aux points de passage des frontières, en dépit des mesures prises, notamment par le Gouvernement.

c)

Le Ministère des voies de communication et le Comité douanier d'État de la Fédération de Russie se proposent d'adopter un ensemble de mesures complémentaires en vue d'accélérer le passage des marchandises aux frontières, de réduire les temps d'attente des trains et de simplifier les formalités et le contrôle douaniers à partir d'un processus technique type d'exploitation des gares frontalières élaboré avec la participation des services frontaliers, et comportant la mise en place de systèmes informatiques.

Pour réduire les temps d'arrêt des trains aux points de passage frontaliers et améliorer la technique d'exploitation, la gare de Bouslovskaya à la frontière russo-finlandaise a été agrandie et des travaux de modernisation sont en cours aux gares de Sebej à la frontière russo-lettonne et d'Ivangorod à la frontière russo-estonienne.

d)

À la vingt-deuxième session du Conseil des transports ferroviaires des pays membres de la CEI, tenue en novembre 1998 à Tachkent, des "Règles techniques types de collaboration entre les organes douaniers et les administrations ferroviaires des pays membres de la CEI pour les formalités douanières et le contrôle des marchandises transportées par chemin de fer" ont été approuvées et mises en vigueur.

**SLOVAQUIE**

a)

Les trains de voyageurs restent dans la zone frontalière pendant 5 à 15 minutes. Pour les trains de marchandises les délais dans cette zone sont les suivants, en minutes :

Gare ferroviaire/catégorie des trains	Direction	
Čadca	ZSR - ČD	ČD -ZSR
Trains mixtes	340	340
Trains complets      1 connaissance 40 connaissances	163	163
	173	233
Trains vides	138	138
Formalités simplifiées      chargés vides	80	75
	30	30
Kúty	ZSR - ČD	ČD -ZSR
Trains mixtes	205	215
Complets	160	150
NEX	105	115
Trains vides	130	135
Komárno (MÁV)	ZSR -MÁV	MÁV -ZSR
Trains mixtes	200	185
Vides	125	125
NEX	-	95
Štúrovo	ZSR -MÁV	MÁV -ZSR
Trains mixtes	190	165
Trains vides	135	125
NEX	100	80
Čierna nad Tisou	ZSR -UZ	UZ -ZSR
Terminus, trains mixtes      NR ŠR	-	66
	-	77
Départ, trains mixtes -ŠR	80	-

Progrès (en minutes) consécutifs à l'application des mesures prises par les gouvernements (par exemple pour les formalités de douane et de police et les contrôles sanitaires et phytosanitaires) et les chemins de fer (par exemple pour les contrôles techniques), tant pour les trains de voyageurs que pour les trains de marchandises, afin de réduire la durée d'attente aux postes frontière.

À la gare frontière de Čadca entre les réseaux ZSR et ČD, les chemins de fer ont adopté des "formalités simplifiées de passage des trains de marchandises", qui permettent, d'après l'horaire des transports pour 1999/2000, un gain de temps de 103 minutes pour les trains de marchandises (c'est-à-dire une réduction de 138 à 30 minutes).

Les organes officiels (notamment les douanes) appliquent actuellement aux points de passage de la frontière avec la République tchèque "l'Accord sur le régime de transit commun". Ce régime n'a pas été appliqué aux autres points de passage puisque les autres pays n'ont pas signé l'accord susdit.

Nouveaux délais pour l'inspection technique (gain de temps) :

Gare ferroviaire de Kúty :

- Rames simples : passage non simplifié ramené de 135 à ... minutes
- Trains NEX : 125 à 115 minutes.

Gare ferroviaire de Čadca :

- Trains mixtes : 360 à 340 minutes
- Trains complets : 203 à 163 minutes.

**b)**

Dans le cadre de l'Accord sur le régime de transit commun les chemins de fer slovaques s'efforcent de transférer les opérations de passage en douane pour les exportations aux gares d'expédition, pour la raison que la Slovaquie ne dispose pas d'un nombre suffisant de bureaux de douane à l'intérieur du pays et que les bureaux existants ont des horaires de travail limités, malgré le fait que les bureaux aux points de passage des frontières travaillent en permanence.

**c)**

Pour l'établissement de contacts internationaux les principaux travaux ont eu lieu dans le domaine du droit international, de la compatibilité technique et de l'interopérabilité, et de la mise au point d'une politique commerciale et tarifaire; des mesures ont aussi été prises pour simplifier le franchissement des frontières par les transports ferroviaires internationaux. La réalisation de ces objectifs est prévue dans le cadre des organisations internationales suivantes : UIC, OSJD, ERRI, CEE/ONU, TER, OCTI, AICCF, CIT et GEB, ainsi qu'au niveau bilatéral avec d'autres administrations ferroviaires.



En ce qui concerne les rapports bilatéraux, les chemins de fer slovaques ont formé un groupe de travail permanent avec les administrations ferroviaires voisines (sauf pour l'ÖBB), qui, une fois par an, examine les principales questions concernant le franchissement des frontières par les transports ferroviaires. Deux fois par an des conférences ferroviaires ont lieu concernant le passage des frontières, qui s'efforcent de résoudre les problèmes d'exploitation et de transport rencontrés dans certaines gares des zones frontalières.

Grâce à la coopération avec les PKP le trafic Čadca-Skalite Zwardon-Zywiec a acquis une plus grande fluidité.

En 1999 les "accords concernant les liaisons locales" seront modifiés pour tous les points de passage des frontières entre les réseaux ZSR et MAV, ainsi qu'entre les réseaux ZSR et ČD.

## SLOVÉNIE

### a)

Passage de frontière		Trains de voyageurs (mn)		Trains de marchandises (mn)	
		entrée	sortie	entrée	sortie
SŽÖBB <sup>1</sup>	1992/1993	13,20	15,47	86,30	131,70
	1997/1998	9,26	8,93	70,80	65,00
	1998/1999	9,53	9,60	56,70	52,90
SŽFS <sup>2</sup>	1992/1993	18,00	26,60	200,00	120,00
	1997/1998	19,00	20,00	129,00	84,00
	1998/1999	19,00	20,20	94,00	66,00
SŽH <sup>3</sup>	1992/1993	6,36	6,18	93,34	83,33
	1997/1998	7,41	7,53	70,22	64,25
	1998/1999	10,08	11,37	69,07	66,37

1/ SŽ-ÖBB (chemins de fer slovènes - chemins de fer autrichiens); points de passage pour le transport des voyageurs : Maribor, Prevalje, Jesenice; pour le transport des marchandises : Maribor, Jesenice.

2/ SŽ-FS (chemins de fer italiens); points de passage pour le transport des voyageurs : Sežana; pour le transport des marchandises : Sežana, Nova Gorica.

3/ SŽ-HŽ (chemins de fer croates); points de passage pour le transport de voyageurs en 1992/1993 et 1997/1998 : Lendava, Središëe, Rogatec, Imeno, Dobova, Ilirska Bistrica, Herpelje-Kozina; en 1998/1999 : Središëe, Dobova, Ilirska Bistrica, Herpelje-Kozina; pour le transport des marchandises en 1992/1993 : Središëe, Dobova, Ilirska Bistrica; en 1997/1998 et 1998/1999 : Središëe, Dobova, Ilirska Bistrica, Hrpelje-Kozina.

**b)**

Les contrôles douaniers et de police autrichiens s'effectuent aux gares de Jesenice et Maribor. Les agents de police et les douaniers slovènes montent dans le train du côté autrichien.

Pour les trains de marchandises, des progrès ont été accomplis lorsque les formalités de contrôle ont été transférées de la gare de Maribor à celle de Tezno.

**c)**

- Trains blocs au départ de la gare de Koper (port de Koper)
- Modernisation du système d'information
- Acquisition de locomotives multicourant
- Livraison "de confiance".

**d)**

*Slovénie - Croatie*

- L'Accord sur l'exploitation des transports ferroviaires a été signé.
- L'Accord sur le contrôle des transports ferroviaires aux frontières a été paraphé.

*Slovénie - Autriche*

- L'Accord sur l'exploitation des transports ferroviaires est en préparation; l'accord actuellement en vigueur est encore l'ancien Accord entre la Yougoslavie et l'Autriche.
- L'Accord sur le contrôle des transports ferroviaires aux frontières a été paraphé.

*Slovénie - Italie*

- L'Accord sur l'exploitation des transports ferroviaires a été paraphé.
- L'Accord sur le contrôle des transports ferroviaires aux frontières est en préparation.

**ESPAGNE**

**a)**

Les temps d'arrêt aux frontières pour les trains internationaux de voyageurs à longue distance sont actuellement nécessaires pour adapter les trains à la différence d'écartement des voies entre la France et l'Espagne. Il n'y a pas de temps d'arrêt pour d'autres raisons, sauf pour certains contrôles ponctuels de la police. Il conviendrait en conséquence de demander aux autorités nationales compétentes de donner aux services frontaliers les instructions nécessaires pour que les inspections soient complètement éliminées ou, si elles sont encore considérées indispensables, pour qu'elles aient lieu à bord des trains.

**b)**

*Trains de voyageurs*

Les gains de temps sont difficiles à évaluer, mais les statistiques portent à croire qu'un progrès de 7 minutes a été réalisé au cours de l'année écoulée pour les trains internationaux directs.

Une des principales mesures prises récemment est l'application de l'Accord de Schengen, visant à accélérer les formalités de police et de douane. En conséquence, les passagers à destination de la France et de l'Italie ne sont plus obligés de remplir les formulaires "verts" (douaniers) et "jaunes" (fiches de police). Seuls les passagers des trains à destination de la Suisse sont encore soumis à cette formalité; les formulaires sont ramassés par le personnel des chemins de fer qui dresse une liste des passagers pour la police suisse. Les voyageurs allant en Italie doivent encore présenter leurs pièces d'identité au personnel des chemins de fer, puisque des contrôles ponctuels sont encore effectués par la police.

*Transport des marchandises*

Les mesures suivantes ont été prises :

- Création de centres communs de gestion des marchandises SNCF/RENFE aux postes frontière à Irún/Hendaye (GOTI) et à Port Bou/Cerbère (MUM), pour faciliter le passage des marchandises.
- Le terminal pour conteneurs à Irún a été agrandi.
- De nouveaux ponts roulants ont été mis en place à Irún et à Port Bou.
- La gestion et la fiabilité des locomotives assignées aux deux terminaux ont été améliorées.
- Des réunions périodiques ont lieu entre la SNCF et RENFE au niveau régional, dans le but de contrôler le fonctionnement des terminaux et de simplifier encore le passage des frontières.
- Des réunions annuelles ont lieu entre représentants des chemins de fer, de la police et des services douaniers, afin de coordonner et de faciliter le passage des frontières pour les trains internationaux.

**c)**

En ce qui concerne le transport des marchandises deux mesures sont à signaler :

- Création projetée d'une nouvelle ligne à grande vitesse Barcelone-Perpignan, qui sera utilisée par le trafic mixte (voyageurs et marchandises). Elle évitera les opérations actuelles nécessitées par le changement d'écartement à Port Bou.
- Mise en place du système automatique TALGO pour le changement d'écartement sur les trains de marchandises.

d)

Dans le cadre des liaisons pilotes définies par le programme PACT de l'Union européenne, RENFE, le Gouvernement espagnol, d'autres gouvernements européens et les entreprises ferroviaires développent les contacts dans le but de promouvoir le transport combiné :

- Point de passage Port Bou/Cerbère : "L'axe méditerranéen" Allemagne-France-Espagne-Portugal.
- Point de passage Irún/Hendaye : "L'axe atlantique" : Benelux, France-Espagne-Portugal.
- Trafic entre l'Espagne et le Portugal : des contacts directs ont lieu entre l'Espagne et les chemins de fer portugais pour le développement du trafic marchandises, notamment en ce qui concerne les postes frontière de Valence de Alcántara/Malvao, Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso et Badajoz/Elvas.

**ROYAUME-UNI****a) Durée d'attente moyenne des trains de voyageurs et de marchandises aux principaux points de passage des frontières**

Le Royaume-Uni est convenu avec les exploitants des trains de voyageurs empruntant le tunnel sous la Manche que les formalités seraient effectuées à bord ou en gare d'arrivée, afin qu'il n'y ait pas d'arrêt à la frontière entre le Royaume-Uni et la France.

Dans le cas des trains de marchandises internationaux, la Commission intergouvernementale du tunnel sous la Manche a décidé que les contrôles de sécurité devaient être effectués par les exploitants ferroviaires avant leur entrée dans le tunnel. Les changements de motrice et/ou d'équipage interviennent à l'occasion de ces contrôles de manière à réduire les temps d'attente.

**b) Progrès réalisés (gain de temps en minutes) grâce à l'application des mesures prises par les gouvernements (pour les contrôles douaniers, policiers, sanitaires et phytosanitaires, par exemple) et les compagnies de chemins de fer (contrôles techniques) pour réduire les temps de passage aux frontières des trains de voyageurs et de marchandises.**

Sans objet.

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

Le Gouvernement du Royaume-Uni estime que les mesures qui ont été prises pour les trains franchissant le tunnel sous la Manche se sont avérées pratiques et heureuses. Aucune autre mesure n'est envisagée à l'heure actuelle. Cependant, si des problèmes venaient à être constatés, une solution serait recherchée.

**d)    Contacts bilatéraux et multilatéraux entre les gouvernements et les chemins de fer des pays voisins, destinés à faciliter le passage des frontières pour le trafic ferroviaire international**

Les Gouvernements britannique et français ont convenu de règlements binationaux transposant la Directive 91/440 de la CEE sur le libre accès au tunnel sous la Manche et la Directive complémentaire 95/19 sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire (sillons horaires) pour le passage du tunnel. Les mesures d'application relatives à ces directives ont été prises.

-----