



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2000/18  
25 juillet 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports par chemin de fer  
(Cinquante-quatrième session, 3-5 octobre 2000,  
points 2 b), 7, 8 f) et 9) de l'ordre du jour)

RÉUNION INFORMELLE SUR LES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER  
(GENÈVE, 15 JUIN 2000)

Rapport de la réunion

**1. PARTICIPATION**

Cette réunion a été convoquée par le secrétariat de la CEE à la suite de diverses demandes faites par le Groupe de travail des transports par chemin de fer, à sa cinquante-troisième session (TRANS/SC.2/192, par. 6, 8, 26, 49, 55 et 69). Présidée par M. György Szabo (Hongrie), Vice-Président du SC.2, elle a rassemblé des représentants de l'UIC, du projet TER et de la CCFE. La Commission des Communautés européennes (CCE) et l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD) se sont excusées.

**2. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

L'ordre du jour provisoire a été adopté.

**3. PROBLÈMES DOUANIERS INTÉRESSANT LES TRANSPORTS**

En application de la recommandation du Comité des transports intérieurs (CTI), le Groupe de travail avait demandé aux participants à la réunion informelle d'élaborer un programme de travail en coopération avec le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les

transports (WP.30), l'objectif étant de trouver des solutions pratiques aux problèmes rencontrés aux frontières (TRANS/SC.2/192, par. 6).

Le secrétariat a rendu compte de l'échange d'idées ayant eu lieu avec le secrétariat du WP.30 et de l'approche progressive suivie par le projet SECI sur cette question. Il a été convenu que le WP.30 ne devrait être contacté qu'une fois dressée une liste concrète des problèmes (et des solutions pratiques et applicables). En particulier, les problèmes suivants ont été mentionnés :

- Défaut d'homogénéité des lettres de voiture pour les régimes CIM et SMGS;
- Absence de certains documents (lettres, par exemple);
- Absence ou rupture de sceaux sur les wagons en transit.

Il a également été convenu que cette question devrait être examinée dans un premier temps en Europe centrale et orientale, avant de l'être dans les autres régions.

Le représentant du projet TER a fait état des conclusions de la récente réunion sur le passage des frontières, organisée par le projet TER, et a souligné la nécessité de conclure des accords bilatéraux. Il a également annoncé que le projet TER formulait des recommandations concernant différents types de trains, qui seraient examinées ultérieurement avec les différentes autorités chargées des procédures relatives au passage des frontières.

Les participants à la réunion informelle sont convenus des recommandations ci-après, à soumettre au Groupe de travail :

- Demander au secrétariat d'examiner les problèmes liés aux différentes lettres de voiture et d'élaborer des propositions visant à les harmoniser, l'objectif étant de faciliter à l'avenir l'échange des données par voie électronique;
- Dresser une liste des problèmes concrets rencontrés aux frontières, en vue de sa présentation au WP.30. Un projet de liste devrait être établi par le secrétariat sur la base de l'expérience acquise dans le cadre des projets SECI et TER et devrait sans doute inclure l'acceptation par les services douaniers de lettres de voiture électroniques;
- Examiner l'état actuel des accords bilatéraux et les possibilités d'encourager leur intégration aux accords multilatéraux.

#### **4. HORAIRES DE TRAVAIL DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE ET LEURS EFFETS SUR L'EXPLOITATION DES TRAINS INTERNATIONAUX DIRECTS**

À sa soixante et unième session, le Comité des transports intérieurs avait recommandé au Groupe de travail d'examiner la question relative aux horaires de travail dans le secteur ferroviaire et à leurs effets sur l'exploitation des trains internationaux directs. La réunion informelle aurait pour objet d'élaborer un programme de travail sur cette question (ECE/TRANS/128, par. 132 et TRANS/SC.2/192, par. 8).

Les participants sont convenus que cette question semblait intéresser principalement le personnel de conduite. Ils ont toutefois estimé qu'en fait les horaires de travail ne représentaient pas un obstacle important à l'exploitation de services internationaux, étant donné que le personnel de conduite n'opérait que rarement à l'étranger. Bien qu'ils puissent être différents d'un réseau à un autre, les horaires de travail sont connus et les services internationaux (à l'instar des services nationaux) sont programmés en conséquence.

Les participants à la réunion informelle ont examiné la proposition de directive de l'UE qui est censé porter sur certains des secteurs et activités (notamment les transports) actuellement exclus du champ d'application de la Directive 93/104/CE concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail. Ils ont estimé que cette proposition affecterait principalement le transport routier, étant donné que les conditions de travail du personnel ferroviaire sont déjà conformes à ces normes.

En outre, les participants ont déclaré que les conditions de travail du personnel ferroviaire étaient généralement régies au niveau national par un système réglementaire à trois niveaux :

- Une législation nationale couvrant l'ensemble des secteurs ainsi qu'une législation et des règlements spécifiques aux chemins de fer;
- Des règlements locaux institués en particulier aux points de passage des frontières, grâce à la coopération entre des régies de chemins de fer limitrophes;
- Des considérations de sécurité, qui imposent probablement les règles les plus strictes.

Néanmoins, il a été convenu qu'en cas d'aboutissement des réformes ferroviaires, cette situation pourrait changer à l'avenir, étant donné que le personnel de conduite serait autorisé à travailler sur des réseaux étrangers et qu'il serait amené à respecter différentes règles de sécurité, notamment la limitation des horaires de travail. Jusqu'ici, les régies de chemins de fer ont résolu ce problème en concluant des accords bilatéraux, mais il ne faut pas oublier que lesdits accords concernent un nombre très limité d'opérations. S'appuyant sur ces considérations, les participants à la réunion informelle sont convenus de recommander au Groupe de travail de considérer que cette question ne mérite pas d'être examinée tant qu'aucun changement n'est apporté au cadre juridique en vigueur.

## **5. SUIVI DE LA RÉOLUTION No 248 (TEMPS D'ATTENTE AUX FRONTIÈRES DES TRAINS-NAVETTES)**

À la demande du CTI, le Groupe de travail avait décidé de suivre l'application de la résolution 248 du CTI, dans laquelle celui-ci invite les États membres de la CEE à redoubler d'efforts en vue de limiter globalement à 60 mn (30 mn pour chacun des pays limitrophes) le temps d'attente aux frontières des trains-navettes (ECE/TRANS/128, annexe 1).

Le groupe informel a jugé nécessaire une définition précise du concept de "train-navette". À cet égard, il a estimé que ce concept désignait des trains-blocs internationaux de marchandises, circulant régulièrement et périodiquement d'un point d'origine à un point de destination.

Suite à la demande du Groupe de travail (TRANS/SC.2/192, par. 26), le secrétariat avait pris contact avec les pays en vue de déterminer les trains-navettes devant être inclus dans le système de surveillance. Malheureusement, aucune réponse précise n'avait été apportée à cette question. Les participants sont convenus que les trains-navettes pouvaient faire l'objet du même système général de surveillance que le Groupe de travail comptait mettre en place dans un certain nombre de points de passage (TRANS/SC.2/192, par. 31).

En ce qui concerne ce système de surveillance, le secrétariat a informé les participants que des contacts avaient été pris avec tous les pays intéressés (Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Espagne, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suisse et Turquie) dans le but de vérifier l'existence des données nécessaires. Conformément aux observations reçues, le groupe informel a décidé :

- De garder l'ensemble des points de passage initialement choisis;
- De simplifier les catégories de train et d'ajouter des définitions précises pour chacune d'entre elles. Les catégories minimales ci-après devraient être maintenues : trains-blocs, trains-navettes, trains vides;
- D'imposer que les demandes de données portent sur une courte période de temps (deux semaines) au cours de laquelle des données détaillées pourraient être rassemblées, plutôt que sur l'année entière. Cela devrait faciliter aux pays la collecte des données supplémentaires qui pourraient s'avérer nécessaires, tout en permettant de rassembler les données sur les temps d'attente réels (et non pas seulement sur les temps d'attente prévus);
- De demander au secrétariat d'établir un nouveau formulaire de demande de renseignements tenant compte des modifications susmentionnées et de le distribuer aux pays intéressés.

## **6. COLLECTE DE DONNÉES SUR L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES ET DU TRAFIC SUR LE RÉSEAU AGC**

Le secrétariat a rendu compte des progrès accomplis dans ce domaine (en particulier la publication imminente du Livre jaune de 1997 et la collecte des données relatives au trafic sur le réseau AGC en 1995) et a présenté les conclusions de l'Atelier sur le recensement du trafic ferroviaire, qui s'est tenu le 13 juin 2000 avec la participation du projet TER, de l'UIC et d'Eurostat. Ces conclusions sont les suivantes :

- Le recensement ferroviaire pourrait être effectué dans un premier temps pour 2005;
- La base de données actuelle de l'UIC sur les infrastructures pourrait servir de fondement, en particulier, à la sélection des tronçons ferroviaires. Le secrétariat, le projet TER et l'UIC sont convenus de tenir une réunion à Paris dans le but de comparer les tronçons utilisés par chaque base de données;
- Il a été défini plusieurs paramètres concernant les infrastructures et devant faire l'objet d'une collecte de données; basés sur l'accord AGC, ces paramètres comprennent quelques

éléments additionnels qui s'étaient révélés utiles au vu de l'expérience de l'UIC et du projet TER;

- Pour les données relatives au trafic, on devrait rassembler aussi bien les chiffres de pointe que les chiffres moyens pour chaque tronçon et on établira une distinction entre les trains de marchandises et les trains de voyageurs. La collecte des données sur le nombre des passagers ou des tonnes de marchandises transportés a été jugée impossible dans les conditions actuelles (à moins que des systèmes statistiques précis ne soient mis en place à cet effet).

## **7. SÉCURITÉ DANS LES LONGS TUNNELS FERROVIAIRES**

Les participants à la réunion informelle ont rappelé la décision du CTI de créer un groupe multidisciplinaire d'experts sur cette question (ECE/TRANS/133, par. 43). Ce groupe commencerait par axer ses travaux sur les tunnels routiers et passerait ultérieurement aux questions de sécurité touchant les autres tunnels. Sa première réunion se tiendrait à Genève les 10 et 11 juillet 2000. Le groupe informel a demandé au secrétariat :

- De rendre compte au Groupe de travail des progrès accomplis par ledit groupe d'experts;
- De contacter les représentants du Royaume-Uni et de la France au SC.2 afin de rassembler des informations sur la législation ou les règlements adoptés à la suite de l'accident survenu dans le tunnel sous la Manche.

Par ailleurs, le représentant de l'UIC a informé les participants que le Comité des infrastructures de l'UIC avait entamé ses travaux sur cette question et est convenu d'en informer le Groupe de travail à sa prochaine session.

## **8. OBSTACLES AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ**

Le secrétariat a rendu compte des délibérations du Groupe de travail du transport combiné à sa dernière session (TRANS/WP.24/87, par. 26 à 30) et, en particulier, de sa décision d'analyser les services de transport combiné sur les mêmes corridors que le SC.2 va surveiller concernant le passage des frontières.

Le représentant du projet TER a présenté les conclusions du Séminaire sur le transport combiné, tenu à Ljubljana du 10 au 12 mai 2000, et a indiqué que certains intervenants avaient tenu des propos très critiques à l'égard de la qualité des services fournis par les compagnies de chemin de fer. Il a également fait observer qu'un obstacle crucial au développement du transport combiné dans la région était l'absence d'un réseau cohérent et bien défini de terminaux de transport combiné. Certains pays avaient recensé un nombre excessif de terminaux (un grand nombre d'entre eux n'enregistrant pas de trafic important) et certains des terminaux réellement utilisés n'étaient pas ceux qui avaient été définis dans les accords internationaux tels que l'AGTC.

Il a été convenu que des améliorations ne pouvaient résulter que des efforts concertés des différents acteurs concernés (pouvoirs publics, compagnies de chemin de fer et opérateurs de

transport combiné). Aussi a-t-il été convenu de soumettre au SC.2 et au WP.24, pour examen, l'approche ci-après :

- Le SC.2 et le WP.24 devraient tenir une session commune sur cette question en avril 2000. Au cours de cette réunion, les différents acteurs concernés devraient faire des exposés détaillés sur la situation actuelle et sur les moyens qu'ils proposent pour l'améliorer;
- Cette session commune devrait porter sur le problème dans son intégralité, c'est-à-dire en y incluant des questions telles que les coûts et la compétitivité du transport combiné pour différents types de trafic ou les normes de qualité minimums pour le matériel des terminaux;
- Les participants à cette réunion commune devraient s'entendre sur un projet de résolution devant être ultérieurement présenté au CTI;
- Afin de favoriser un dialogue ouvert et constructif lors de cette session commune, le secrétariat devrait organiser une réunion préparatoire rassemblant des représentants des compagnies ferroviaires et des opérateurs du transport combiné, ainsi que certains experts gouvernementaux.

## **9. QUESTIONS DIVERSES**

Les participants ont demandé au secrétariat de la CEE/ONU d'établir le rapport de la session sur la base des décisions prises et de présenter ces conclusions au Groupe de travail à sa prochaine session.

-----