



**Conseil Economique et
Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2000/5/Add.3
13 septembre 2000

FRANÇAIS seulement

**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail chargé des transports

par chemin de fer

(Cinquante-quatrième session, 3-5 octobre 2000,
point 7 b) de l'ordre du jour)

**FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES PAR LES TRANSPORTS
FERROVIAIRES INTERNATIONAUX**

Additif 3

Transmis par le gouvernement de la Belgique

Lors de sa cinquante-troisième session, le groupe de travail des transports par chemin de fer avait prié les gouvernements de lui présenter, à sa prochaine session, des informations sur les questions suivantes (TRANS/SC.2/192, par. 30):

- a) Durée d'attente moyenne des trains de voyageurs et de marchandises aux principaux points de passage des frontières;
- b) Les progrès réalisés (en minutes) grâce à l'application des mesures prises par les gouvernements (par exemple pour les contrôles douaniers, policiers, sanitaires et phytosanitaires) et les chemins de fer (par exemple contrôle technique) pour réduire les temps de passage aux frontières des trains de voyageurs et de marchandises;
- c) Autres mesures qu'il est envisagé de prendre pour éliminer les retards au passages des frontières;
- d) Rapports succincts sur les contacts bilatéraux et multilatéraux pris entre gouvernements et compagnies de chemins de fer de pays voisins en vue d'accélérer le passage des frontières dans le trafic ferroviaire international.

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

* * *

1. BELGIQUE

En ce qui concerne le trafic voyageurs, dans le trafic transfrontalier de voyageurs en train dans lequel la SNCB est impliquée en matière d'organisation, il n'est généralement pas prévu de temps d'attente spécifiques pour permettre les contrôles policiers et douaniers aux frontières avec les différents pays qui prennent part au transport. Si de tels contrôles sont nécessaires, ils sont effectués par les services concernés durant le voyage.

Dans le cas des trains Eurostar entre Bruxelles et Ashford/Londres uniquement, des contrôles des documents à l'arrivée et au départ sont effectués systématiquement, mais pas pendant le voyage.

Les informations suivantes sont donc sans objet pour le transport international de voyageurs.

a Durée d'attente moyenne des trains de marchandises aux principaux points de passage des frontières.

Il est difficile de faire une moyenne mais on peut parler d'environ 60 minutes. En fait, la durée de l'attente en frontière est liée aux opérations suivantes :

- factage
- relais traction

Au mieux, le train repart après 40 minutes mais les impératifs relatifs à la traction peuvent allonger considérablement ce stationnement.

b Progrès réalisés à la suite de l'application des mesures prises par les gouvernements et les compagnies de chemin de fer pour réduire les temps de passage aux frontières des trains de voyageurs et de marchandises.

.i SNCB -CFL- SNCF -FS - RENFE.

Création du corridor de fret Muizen -Sibelin (Freightway).

Signature de la convention Fret SNCB -CFL -SNCF. Cette convention prévoit :

- des règles de composition harmonisées (via des profils trains) ;
- un bulletin de freinage unique ;
- une signalisation commune de la partie arrière des trains ;
- la transmission des données informatiques.

Elle se base également sur des accords relatifs :

- au transport de marchandises RID ;
- à la visite internationale en confiance.

En ce qui concerne les progrès réalisés, le passage direct serait possible en frontière mais il faut encore disposer de locomotives capables de circuler sur les différents réseaux concernés. Ce sera chose faite dès la mise en service des locomotives Types 13 SNCB, 3000 CFL et 36000 SNCF. Ainsi, la SNCF assurera prochainement des trains entre Turin et Anvers avec

ses locomotives 36000. La SNCB et les CFL assureront bientôt des trains entre Louvain et Bâle avec les locomotives type 13/3000. IL sera alors possible de circuler sans aucun arrêt en frontière sur base de la convention entre les réseaux SNCF, CFL, SNCB et dans le cadre des corridors entre l'Italie, la France et le Luxembourg.

Il y a cependant encore des exceptions pour lesquelles un arrêt en frontière doit être maintenu en fonction de la législation (ex: transports d'explosifs, certains transports exceptionnels, ...). Ces marchandises sont incorporées dans des trains désignés.

L'harmonisation est réalisée également avec l'Espagne dans le cadre du corridor mais, compte tenu de l'écartement différent, le passage direct est exclu. Le transbordement est encore nécessaire en frontière franco- espagnole.

.ii SNCB -NS (RAILION)

Un groupe de travail se penche actuellement sur l'harmonisation des règles de composition des trains entre la SNCB et les NS -Railion. Un premier objectif est de convaincre les NS de ratifier la convention fret signée par la SNCB, les CFL et la SNCF.

L'objectif suivant est d'arriver à une harmonisation des règles de composition des trains entre la SNCB et la DE.

c Autres mesures qu'il est envisagé de prendre pour éliminer les retards au passage des frontières.

Une initiative intéressante serait de promouvoir au niveau de l'Europe un seul et même système informatique, afin d'offrir une plus grande facilité et une meilleure fiabilité en ce qui concerne les éléments suivants :

- suivi des envois ;
- lettre de voiture électronique ;
- bulletin de freinage européen ;
- transmission des annonces de composition ;
- transmission des données RID ;
- etc...

d Rapports succincts sur les contacts bilatéraux et multilatéraux entre les gouvernements et les compagnies de chemin de fer des pays voisins afin d'améliorer le passage des frontières dans le transport international.

Voir point b.

e Suite donnée à la résolution N°248 du Comité des Transports intérieurs (CTI) sur la réduction du temps d'attente aux frontières des trains-navettes en circulation internationale.

Voir point b.

C. APPLICATION DE L'HEURE D'ETE

La Belgique se conforme aux directives européennes.