



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.5  
30 mai 2002

FRANÇAIS  
Original: RUSSE

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE  
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner  
les tendances et l'économie des transports  
(Quinzième session, 2-4 septembre 2002,  
point 5 de l'ordre du jour)

Réponses au questionnaire sur l'évolution des transports

Additif 5

Transmis par le Gouvernement biélorusse et le Gouvernement ukrainien

## **Renseignements sur les principaux critères permettant d'apprécier le développement des transports intérieurs dans la République du Bélarus**

### **I. Politique générale des transports**

#### **Questions 1 et 2**

Au niveau de l'État, les transports sont réglementés et administrés par le Président de la République du Bélarus, le Conseil des ministres, le Ministère des transports et des communications et d'autres organismes publics, dont les conseils locaux de députés et les organes exécutifs et administratifs locaux dans la limite de leurs compétences. Conformément au décret présidentiel n° 516 du 24 septembre 2001, le Ministère des transports et des communications est responsable de l'application de la politique unifiée des transports routiers, tous modes confondus. La Convention de développement du secteur des transports de la République du Bélarus a été adoptée et le Gouvernement a approuvé les programmes nationaux suivants:

Programme de développement des transports fluviaux et maritimes pour la période 1997-2010 (adopté en 1997);

Programme intégré de développement de l'infrastructure de franchissement de la frontière du Bélarus (adopté en 1997);

Programme national «Routes du Bélarus» pour la période 1997-2005 (adopté en 1997) et Plan de développement des services routiers;

Programme de développement des Chemins de fer bélarussiens jusqu'en 2010 (adopté en 1999);

Programme de développement des transports en transit de marchandises et de voyageurs par la route et le rail à travers le territoire bélarussien jusqu'en 2005 (adopté en 2001).

Les principaux volets du Programme de développement des transports en transit sont les suivants:

Objectifs et activités du Programme; analyse de la situation du transit ferroviaire et routier, transports combinés; rôle du transit dans le développement économique du pays; orientations prioritaires du développement des transports en transit; ensemble de mesures visant à développer les transports en transit.

Pendant la période 1997-2001, le Bélarus a adopté les principaux législatifs et réglementaires ci-après concernant les transports:

Loi sur les principes fondamentaux des activités de transport (1998);

Code de la navigation marchande (1999);

Loi sur les transports ferroviaires (1999);

Loi sur les transports automobiles et les opérations de transport routier (2001);

Règlement des transports ferroviaires de voyageurs (1999).

Par le décret présidentiel n° 77 du 22 janvier 1997, la République du Bélarus a adhéré à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC).

### **Questions 3 et 4**

Avec l'aide du Ministère de l'intérieur, le Département «Belavtodor» du Ministère des transports et des communications mène en permanence des activités dans les domaines suivants: sécurité routière, entretien des routes, développement du réseau de services routiers, amélioration de la qualité du service et création de conditions propices à la circulation routière sur les routes faisant partie des couloirs de transport transeuropéens.

En vue du règlement d'ensemble des problèmes liés à l'amélioration des indicateurs écologiques du secteur des transports, le Ministère a établi un projet de programme «Écologie» pour la période 2002-2005. Les principaux objectifs de ce programme sont la réalisation des activités prioritaires suivantes:

- Élaboration de textes juridiques visant à favoriser le respect de l'environnement par des mesures d'incitation économique;
- Application de mesures structurelles concernant l'écologie;
- Garantie technique et modernisation du matériel;
- Travaux de recherche-développement et réalisation d'études;
- Éducation, formation et perfectionnement des cadres et des spécialistes en matière de protection de l'environnement;
- Information.

Le Gouvernement applique des mesures en vue de favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie, y compris dans le domaine des transports. Par son arrêté n° 1731 du 11 novembre 1998, le Conseil des Ministres a approuvé l'ordonnance sur l'élaboration et l'exécution de programmes nationaux et régionaux d'économie d'énergie. Ont été adoptés:

Programme climatique national, élaboré dans le cadre du programme scientifique et technique «Gestion des ressources naturelles et protection de l'environnement de la République du Bélarus pour la période 1996-2000 et au-delà;

Plan d'action national sur l'hygiène de l'environnement pour la période 2001-2005 (approuvé par l'ordonnance n° 1892 du Conseil des ministres en date du 12 décembre 2000);

Plan d'action national pour l'utilisation rationnelle des ressources naturelles et de l'environnement de la République du Bélarus pour la période 2001-2005 (approuvé par l'ordonnance n° 912 du Conseil des ministres en date du 21 juin 2001);

Par ailleurs, des travaux sont réalisés en vue de l'adhésion de la République du Bélarus à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, adopté à la Conférence régionale sur les transports et l'environnement.

Comme suite à une ordonnance du Comité pour la normalisation, la métrologie et la certification près le Conseil des ministres de la République du Bélarus, les moyens de transport des catégories M1, M2, ME, NI, N2, NE, 01, 02, 03 et 04 sont soumis à une certification obligatoire, conformément au Règlement de la CEE-ONU, tout comme le sont les services de réparation et d'entretien technique des véhicules.

### **Question 5**

Le Gouvernement mène ses activités dans le cadre de la législation sur la protection de l'environnement et des instruments et accords internationaux, ainsi que sur la base des programmes et plans d'action nationaux visant à garantir une utilisation rationnelle des ressources naturelles et à assainir l'environnement. Des efforts visant à protéger l'environnement et la santé de la population sont déployés dans le cadre du Plan d'action national d'hygiène de l'environnement pour 2001-2005, qui comprend les mesures suivantes:

- Utilisation progressive du gaz comprimé et du gaz liquéfié;
- Application de moyens de contrôle et de diagnostic de l'état technique du matériel roulant et des rejets dans l'atmosphère.

Les activités ci-après sont prévues pour appliquer ces mesures:

- Élaboration de normes visant à durcir les prescriptions applicables aux moyens de transport;
- Établissement d'un mécanisme économique prévoyant des sanctions en cas de violation de la législation sur la protection de l'environnement.

## **II. Aspects économiques, techniques et opérationnels**

### **Questions 6 à 8**

En coopération avec le Comité d'État aux douanes, les Chemins de fer bélarussiens s'efforcent de simplifier les procédures de contrôle douanier des marchandises transitant par le rail à travers le territoire national. La durée générale du traitement des trains aux gares de correspondance a été réduite en moyenne de deux à trois heures. On étudie actuellement la possibilité d'étendre cette expérience de contrôle simplifié au transport de marchandises par la route.

Les transports combinés ont pour objectif de mettre à profit les avantages techniques, économiques et écologiques des différents modes de transport. Le transport combiné des véhicules routiers par les chemins de fer ne peut se faire que s'il est avantageux sur les plans structurel et tarifaire pour les propriétaires de chargement et les organisations de transport. Pour le moment, ce type de transport n'est pas encore très développé. Cependant, les Chemins de fer biélorussiens développent avec succès le fret de marchandises par train de conteneurs spécialisés. Par exemple le train «Vent d'Est» a transporté 5 054 conteneurs en 2001 à travers le territoire de la République (soit une augmentation de 12,9 % par rapport à 2000). Depuis 2001, 71 trains «Sodroujestvo» transportant 2 414 conteneurs ont circulé sur l'itinéraire Rotterdam/Bremehafen-Brest-Bekassovo.

Pour créer les conditions économiques permettant de stabiliser les activités du secteur des transports, il faut réorganiser les entreprises assurant le transport urbain et suburbain de voyageurs par la route. Des sociétés anonymes de type ouvert ont été créées sur la base des entreprises d'État, mais le système de dotation en vigueur de certains modes de transport et une politique tarifaire insatisfaisante ne permettent pas de rentabiliser l'activité des organisations de transport de voyageurs. Actuellement, plus de 70 % des autobus qui assurent la desserte des itinéraires suburbains sont en service depuis plus de 10 ans. Le renouvellement du parc de matériel roulant avoisine 3,4 % et il est financé principalement par les taxes perçues auprès des transports automobiles. Des travaux de la révision complète des autobus sont en cours. Le Bélarus ne possède pas d'un système performant de renouvellement des parcs des véhicules transportant des voyageurs et des marchandises.

### **Question 10**

La longueur du réseau routier est de 52 000 km, dont 15 500 km pour les routes d'importance nationale. Sur ce total, 51 100 km (98,8 %) ont un revêtement en dur, dont 36 500 km (70 %) en asphalte/béton ou en béton.

Les résultats du diagnostic des routes ont révélé que le revêtement de 1 900 km (12,5 %) avaient une surface irrégulière; le revêtement de 1 100 km (7,1 %) posait un problème d'adhérence; le revêtement de 24 500 km (16,1 %) n'était pas suffisamment résistant et que le revêtement de 5 500 km (35,6 %) devrait être renouvelé pour cause d'usure, de défaut ou de largeur insuffisante. Au total, environ 11 000 km (71,3 %) de revêtement ne satisfont pas aux normes et des investissements considérables sont nécessaires pour mettre en œuvre les mesures prioritaires liées à l'amélioration des revêtements routiers et à l'augmentation de la sécurité routière.

## **III. Infrastructure**

### **Questions 12 à 14**

Le Programme de développement du transit comprend notamment des mesures structurelles et techniques, des mesures de développement des infrastructures et des activités de recherche-développement. Il prévoit la poursuite du développement des infrastructures de franchissement des frontières et des équipements de transport des couloirs paneuropéens II et IX et l'installation de moyens de contrôle automatisé dans les points de franchissement de la frontière nationale.

La rénovation du tronçon du corridor transeuropéen IXB correspondant au boulevard périphérique de Minsk est financée par le Fonds pour le développement des transports. En 2001, les travaux ci-après ont été réalisés sur les corridors paneuropéens: rénovation et gros travaux de réparation (77,5 km) et gros entretien (221,6 km) du revêtement; mise en service du tronçon Orcha-frontière russe (3 km) de la route M-1/E-30 et ouverture à la circulation du tronçon Vitebsk-Polotsk-frontière lettone (13 km), construction de la rocade sud-est de Gomel, construction de la rocade de Grodno, mise en service d'un tronçon à quatre voies de circulation reliant Telmy à Kozlovitchi (3 km).

Un projet architectural a été élaboré et adopté avec la partie polonaise pour la construction d'un nouveau pont autoroutier sur le Boug occidental et un dossier de projet et d'appel d'offres est en cours d'élaboration et d'adoption pour le point de franchissement de la frontière Kozlovitchi-Kourilki.

## UKRAINE

### **A. Renseignements concernant les tendances et les faits nouveaux importants dans le domaine des transports intérieurs**

#### **I. Politique générale des transports**

Compte tenu de l'importance qu'elle accorde à la coopération dans le domaine des transports en vue de son intégration stratégique à l'Union européenne, l'Ukraine a adopté une série de lois répondant aux directives et prescriptions de l'Union. Parmi ces lois, les deux plus importantes sont la loi relative au transit de marchandises et la loi relative au transport de marchandises dangereuses.

La politique ukrainienne des transports vise à assurer les transformations économiques nécessaires pour garantir les droits de propriété, la concurrence et le respect de la réglementation nationale des activités des monopoles naturels.

Le développement de l'infrastructure des transports se fera, en premier lieu, grâce aux mesures suivantes: remplacement du parc de véhicules obsolètes et peu rentables, réforme et amélioration du système de gestion et révision fondamentale du système tarifaire et de la politique fiscale.

Conformément à la loi sur les monopoles naturels, les autorités nationales concernées travaillent à la création d'une commission nationale pour les questions relatives à la réglementation des transports.

Un projet de loi sur les transports mixtes (combinés) est en cours d'élaboration pour appuyer le développement de ce type de transport à l'échelon national.

### **Sécurité de la circulation**

#### **Transport ferroviaire**

La sécurité de la circulation constitue une priorité en Ukraine. Pour accroître cette sécurité, le Programme de renforcement de la sécurité de la circulation sur les chemins de fer a été

entériné par une ordonnance du Conseil des ministres. Un montant de 45,3 millions de hryvnias a déjà été dépensé pour l'exécution de ce programme.

L'analyse de la situation en matière de sécurité des transports ferroviaires permet de constater que ces derniers temps le nombre de cas d'accident, de panne et de défectuosité diminue d'année en année.

Les principales orientations des activités de prévention en matière de sécurité faisant l'objet d'une attention particulière sont les suivantes: augmentation de la discipline du travail et du respect des prescriptions techniques, respect inconditionnel des normes personnelles de sécurité de la circulation par les cadres à tous les échelons; qualité des travaux de réparation et d'entretien courant des voies, du matériel roulant, du réseau caténaire et autres équipements; renouvellement de l'infrastructure technique des entreprises.

### **Transport automobile**

En vue d'accroître la sécurité des transports, le Conseil des ministres a entériné par son décret n° 97/6385 du 4 février 2002 l'ordonnance sur les temps de travail et de repos des conducteurs de véhicules routiers.

Le «Recueil de textes législatifs et réglementaires sur la sécurité routière» a été élaboré et publié pour apporter aux départements des transports et aux transporteurs, quel que soit le régime de propriété de leur entreprise, une aide pratique en matière de règlement des problèmes de sécurité liés au transport.

### **Protection de l'environnement**

Le Ministère des transports a élaboré et approuvé le «Programme de mise en œuvre dans les transports et le réseau routier des orientations fondamentales de la politique nationale de protection de l'environnement, d'utilisation des ressources naturelles et de prévention des risques écologiques».

Ce programme comprend la réalisation de travaux de recherche-développement, l'élaboration de circulaires administratives et de normes sectorielles pour la sécurité écologique des moyens de transport.

En ce qui concerne les transports maritimes, des systèmes modernes d'épuration des gaz et de conservation des marchandises produisant de la poussière sont mis en place dans la zone des ports maritimes et des chantiers de réparation navale, afin de réduire les rejets dans l'atmosphère. Dans les entreprises situées à terre, des modules de nettoyage sont mis en place afin de décontaminer les eaux industrielles et ménagères et des solutions techniques sont appliquées pour décontaminer, régénérer et recycler les déchets de la production galvanique et des bains de traitement des électrolytes d'accumulateur.

Des activités de réparation et de renouvellement du matériel roulant sont en cours, dans le souci de préserver l'environnement.

Pour réduire les effets néfastes sur l'environnement, les entreprises de transport routier s'efforcent d'améliorer les conditions de circulation; les parcs de stationnement sont équipés

de bacs de décantation pour la collecte des hydrocarbures. En outre, pour réduire ces effets sur la population, des rocares sont construites autour des agglomérations.

Dans les transports ferroviaires, on met en place des nouveaux dispositifs d'épuration des eaux usées («Bioréacteur»), des stations mobiles d'incinération et des systèmes puissants de recyclage. Une nouvelle technique de traitement thermique des trains de roues est progressivement appliquée, afin de réduire la formation de déchets métalliques. Des installations de collecte des hydrocarbures sont montées dans les dépôts de locomotives et de wagons.

Un wagon de voyageurs équipé d'un circuit fermé non polluant de collecte des eaux de canalisation, mis au point en Ukraine, sera prochainement mis en service à titre expérimental.

## **II. Aspects économiques, techniques et opérationnels**

### **Transport ferroviaire**

Le Ministère des transports a élaboré une série de programmes à moyen terme en vue d'accroître l'efficacité du travail, d'appliquer des techniques nouvelles et d'assurer la compétitivité des services ferroviaires.

L'exécution de ces programmes favorisera l'essor du secteur en vue de satisfaire les besoins de la population. La modernisation des techniques de transport est en cours.

La majorité des paramètres techniques (gabarit du matériel roulant, charge par essieu, longueur des voies de réception et de départ) indiquent que les indicateurs des chemins de fer ukrainiens sont supérieurs à la moyenne européenne, sauf en ce qui concerne la vitesse de circulation des trains. Les normes en vigueur fixent à 140 km/h la vitesse maximale des trains de voyageurs et, en ce qui concerne les trains de marchandises, à 80 km/h celle des wagons chargés et 90 km/h celle des wagons vides.

Ces derniers temps, une attention particulière a été consacrée à la rénovation des voies et à l'électrification des couloirs de transport internationaux, ainsi qu'à la création des conditions voulues pour accroître la vitesse des trains. La priorité est accordée au développement des télécommunications au moyen des liaisons par fibre optique et des liaisons numériques.

Un programme d'augmentation de la vitesse des trains de voyageurs est en cours d'élaboration, qui prévoit en particulier l'organisation de liaisons par train rapide de jour entre les principales agglomérations (actuellement, ces voyages se font principalement par train de nuit).

Une nouvelle génération de matériel roulant (locomotives et wagons) est mise au point pour augmenter la vitesse de circulation, avec des indicateurs techniques et opérationnels plus élevés.

Pour améliorer l'organisation du fret et utiliser de façon plus efficace le matériel roulant, des techniques unifiées de travail dans les gares ferroviaires portuaires et les ports maritimes sont mises au point, un système de codage des destinataires est appliqué pour étayer la planification du transport des marchandises à l'import-export et plusieurs équipements importants de l'infrastructure des transports ont été construits ou rénovés.

Une grande attention est consacrée au développement des transports ferroutiers combinés (par conteneurs et conrailers), pour mettre davantage à profit les avantages présentés par ces deux modes de transport. La construction d'un matériel roulant adapté a commencé et des voyages de convois de conteneurs et de conrailers sont organisés à titre expérimental.

L'Ukraine dispose aujourd'hui d'une réserve importante de conteneurs de 20 livres. Le volume des transports combinés peut être augmenté.

Sur le plan économique, l'efficacité des chemins de fer ukrainiens sera principalement renforcée en augmentant le volume du fret. Pour ce faire, des activités sont menées en permanence pour accroître la qualité des services à la clientèle et créer des conditions tarifaires favorables.

Les tarifs applicables au transit de marchandises par le rail reposent sur les principes fondamentaux de la construction et de l'application de la politique tarifaire des chemins de fer des pays de la CEI et sont adoptés par les Chemins de fer ukrainiens pour chaque année d'affrètement.

Le transport de voyageurs par les chemins de fer ukrainiens est subventionné. Son coût ne couvre pas les dépenses d'exploitation directes. Les dépenses du transport de voyageurs sont couvertes par celles du fret («financement croisé»).

### **Transport routier**

Le réseau de liaisons par autobus comprend 10 756 itinéraires, dont 2 094 lignes urbaines, 5 118 lignes suburbaines et 3 544 lignes interurbaines.

En moyenne, 17 500 autobus transportant 7,4 millions de voyageurs circulent quotidiennement sur ces lignes.

Des travaux d'amélioration du réseau de liaisons interrégionales sont en cours. En 2001, on prévoyait de réviser l'état de 617 lignes, de préciser les horaires de 432 lignes, d'ouvrir 74 nouvelles lignes et d'augmenter le nombre des voyages sur les trajets existants.

Pour assurer les liaisons d'autobus interrégionales, on fait appel à des transporteurs disposant de véhicules à haut niveau de confort des marques Volvo, Neoplan, Mercedes, etc.

Le réseau de gares routières comprend 896 gares et stations. En 2001, 70 348 600 voyageurs (circulant sur 9 874 000 autobus) ont utilisé les services de ces équipements.

La même année, les tarifs des transports de voyageurs sur les lignes d'autobus régulières n'ont pas changé. Les voyages à prix réduits représentent environ 60 % du volume total de ces transports. La réglementation de ces tarifs par l'État et le volume considérable des voyages subventionnés expliquent la situation financière précaire des entreprises assurant le transport de voyageurs.

La législation ukrainienne prévoit des subventions pour le transport routier de 18,4 millions de voyageurs, avec un montant de dépenses s'élevant à au moins 400 millions de hryvnias.

## **B. Modifications prévues ou attendues concernant certains aspects fondamentaux du secteur des transports intérieurs**

### **Alinéa c**

#### **Transport automobile**

<b>Indicateur</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>Pourcentage</b>
Voyageurs transportés (en millions)	2 647,0	2 732,6	103,2
Trafic voyageurs (en millions de voyageurs-kilomètre)	30 061,5	31 061,7	110,3

#### **Transport ferroviaire**

<b>Voyageurs transportés (en milliers)</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>Pourcentage par rapport à 2000</b>
Liaison directe	85 231,2	86 543,1	101,5
Liaison locale	14 611,6	13 408,5	91,8
Liaison suburbaine	454 131,9	453 252,6	99,8
Total	553 974,7	553 204,2	99,9

### **Alinéa d**

#### **Transport ferroviaire**

En 2001, le volume du trafic-marchandises s'établissait à 177 435,6 millions de tonnes-kilomètre, soit une augmentation de 2,7 % par rapport à l'année précédente. Ce trafic a augmenté pour tous les modes de communication, à l'exception du transport de marchandises à l'importation, comme indiqué ci-dessous:

- transports intérieurs: 68 683,4 millions de tonnes-kilomètre, soit une augmentation de 5,1 %;
- transports de marchandises à l'exportation: 61 291 millions de tonnes-kilomètre, soit une augmentation de 1,8 %;
- transports en transit: 37 600,2 millions de tonnes-kilomètre, soit une augmentation de 3,5 %;

- transports de marchandises à l'importation: 9 861 millions de tonnes-kilomètre, soit une diminution de 9,8 %.

### Transport automobile

Indicateur	Unité de mesure	2000	2001	Pourcentage
Marchandises transportées	Million de tonnes	155,8	152,0	97,5
Trafic-marchandises	Million de tonnes-kilomètre	7 647,9	8 193,0	107,1

#### Alinéa e

La longueur du réseau des routes de la catégorie E est de 8 213,6 km. La longueur des axes correspondant aux routes d'utilité générale est de 7 828,8 km (sans les tronçons communs), dont 384,8 km de routes en zone urbaine entretenues par les services de la voirie municipaux.

#### Orientation ouest-est

##### Routes repères

E 40: Calais – ... – Bruxelles – ... – Dresden – ... – Kraków – Przemyśl – Lvov – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Lougansk – Volgograd – Astrakhan – ... – Oust-Kan (Chine) – 1 452 km

E 50: Brest – Rennes – ... – Paris – ... – Praha – ... – Brno – ... – Višne Nemecké – Uzhgorod – Mukačevo – Stryei – Ternopol – Khmel'nitski – Vinnitza – Uman – Kirovograd – Dnepropetrovsk – Donetsk – Rostov na Donu – Armavir – Mineralnye Vody – Makhachkala – 1 515,4 km

##### Routes intermédiaires

E 38: Glukhov – Kursk – ... – Uralsk ... – 22 km

E 58: Wien – Bratislava – Zvolen – Košice – Uzhgorod – Mukačevo – Halmeu – Suceava – Iasi – Leucheni – Kishinev – Odessa – Nikolaev – Kherson – Melitopol, Taganrog – Rostov na Donu – 821,6 km (y compris 48 km coïncidant avec la E 50)

#### Orientation nord-sud

##### Routes repères

E 85: Klaipėda – Kaunas – Vilnius – Lida, Slonim – Kobrin – Kovel – Luck – Ternopol – Černovcy – Siret – ... – Alexandroupoli – 497,8 km (y compris 3,1 km coïncidant avec la E 40)

E 95: Sankt Petersburg – Pskov – Gomel – Kiev – Odessa – ... – Samsun – Merzifon – 659,4 km

E 105: Kirkenes – Murmansk – Petrozavodsk – Sankt Petersburg – Moskva – Orel – Kharkov – Simferopol – Alushta – Yalta – 745,2 km (dont 21 km coïncidant avec la E 40)

### **Routes intermédiaires**

E 81: Mukačevo – Halmeu – ... – Pitești – Bucaresti – 67,4 km (coïncidant sur toute la longueur avec la E 58)

E 87: Odessa – Izmail – Reni – Galati – Tulcea – Constanza – Varna – ... Bourgas – ... – Antalya – 272,9 km

E 97: Kherson – Djankoy – Novorossiysk – Sochi – Sukhumi – Poti – 424,4 km (dont 1,9 km coïncidant avec la E 105)

### **Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison**

E 101: Moskva – Briansk – Glukhov – Kiev – 322,3 km [dont 98 km (18,7 km dans la ville de Kiev) coïncidant avec la E 95]

E 372: Warszawa – Lublin – Lvov – 62,6 km

E 373: Lublin – Kovel – Kiev – 486,1 km

E 381: Kiev – Orel – 322,3 km (coïncidant sur toute la longueur avec la E 101)

E 391: Troena – Glukhov – 35 km (coïncidant sur toute la longueur avec la E 101)

E 471: Mukačevo – Lvov – 216,3 km [dont 160,8 km (3,9 km dans la ville de Stryei) coïncidant avec la E 50]

E 573: Püspökladany – Nyiregyhaza – Tchop – Uzhgorod – 21,4 km

E 577: Poltava – Kirovograd – Kishinev – Galac – Slobodia – 491,3 km [dont 94,7 km (6,7 km dans la ville de Znamianka) coïncidant avec la E 50]

E 583: Roman – Iasi – Beltzy – Mohelerpodolsc – Vinnitza – Zhitomir – 229 km (dont 8,4 km coïncidant avec la E 50)

-----