



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2004/4/Add.1
9 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-huitième session, 27–29 octobre 2004,
point 11 de l'ordre du jour)

**FAITS NOUVEAUX DANS LES DIVERS DOMAINES
DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER**

**Communications du Gouvernement biélorussien et du Comité de
l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD)**

BÉLARUS

Les Chemins de fer biélorussiens disposent d'un système de surveillance écologique à l'aide duquel ils peuvent contrôler l'exécution des mesures prises pour protéger l'environnement, respecter les dispositions réglementaires établissant les maximums admissibles en matière d'émissions et de rejets, et contrôler la construction et l'exploitation des installations d'épuration. Un projet de programme de protection de l'environnement à long terme a été élaboré en vue de régler les multiples problèmes rencontrés par les entreprises ferroviaires.

Selon ce programme, la construction d'installations d'épuration a commencé dans les dépôts de locomotives de Minsk et de Jlobine, ainsi que dans le dépôt annexe de Grodno. Les installations d'épuration du dépôt de locomotives de Volkovysk seront rénovées en 2004, tout comme le seront les installations d'épuration des eaux usées industrielles et de ruissellement de la gare routière de Brest-Severny et les installations d'épuration du village de vacances Verba de la section de Brest des Chemins de fer. Il est prévu de commencer la construction d'une installation complète de recyclage des résidus de pétrole anciens et nouveaux dans la station de nettoyage à l'eau et à la vapeur de Barbarov. Les Chemins de fer biélorussiens continuent

de remplacer les chaudières par des modèles modulaires pour passer à des carburants et combustibles plus avancés, qui permettent de réduire sensiblement les émissions de substances polluantes dans l'atmosphère. Les usines de zingage sont équipées d'installations efficaces pour l'épuration des effluents de galvanisation et la décantation finale des résidus. Les systèmes Sovplim de ventilation ponctuelle par aspiration avec épuration de l'air évacué sont aujourd'hui très répandus – la plupart des dépôts de locomotives et de wagons en sont équipés.

Nombre de problèmes environnementaux se règlent à mesure que se poursuit l'électrification des voies ferrées.

Les Chemins de fer bélarussiens accordent une grande importance non seulement aux niveaux d'équipement des terminaux, mais aussi à l'amélioration des services actuellement offerts aux expéditeurs et destinataires de marchandises, le but étant d'organiser les livraisons porte-à-porte. Aujourd'hui déjà, ils assurent, dans la plupart des terminaux, la livraison des marchandises par camion suivant le principe de la gare ferroviaire conçue comme un entrepôt pour expéditeurs et destinataires. Nombre de terminaux offrent une gamme complète de services à la clientèle, comprenant non seulement toutes les opérations ferroviaires liées à l'expédition ou la distribution des marchandises, ainsi que leur livraison par camion, mais encore les formalités de douane, l'expédition et la réception des marchandises pouvant se faire sans que les clients doivent se présenter à la gare. Plusieurs entrepôts en douane ont été ouverts pour élargir encore cette gamme de services à la clientèle. Les autorités compétentes ont élaboré et intégré dans l'Accord sur le trafic international de marchandises par chemin de fer (SMGS), en tant qu'annexes, des règles relatives au chargement et à l'arrimage des ensembles routiers et des semi-remorques sur les wagons plats spéciaux, des règles relatives au transport des ensembles routiers, des caisses mobiles et des semi-remorques, ainsi qu'une liste des terminaux assurant les opérations liées aux ensembles routiers, aux caisses mobiles et aux semi-remorques. Les trains servant au transport des véhicules comportent des wagons de voyageurs pour les conducteurs et le personnel technique. Le transport s'effectue sur la base de la lettre de voiture internationale SMGS. L'opérateur du train s'occupe de l'établissement des documents de transport et veille à l'accomplissement des opérations de contrôle douanier aux frontières à la place des conducteurs.

Le train de transport combiné Viking, qui comprend des wagons plats pour le transport d'ensembles routiers et qui assure une fois par semaine la liaison Klaïpeda–Odessa, a été mis en service en février 2003.

ORGANISATION DE LA COOPÉRATION DES CHEMINS DE FER

I. Protection de l'environnement dans le secteur des chemins de fer

1. Un projet de note établissant des recommandations relatives à l'élimination des déchets des transports ferroviaires a été élaboré dans le cadre du Comité de l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD). Ce projet comprend plusieurs parties:

- 1.1 Recommandations relatives à la décontamination et à la récupération des résidus de pétrole, des objets d'usage courant mis au rebut, des vieilles traverses de bois devenues inutilisables et de divers déchets de bois;

- 1.2 Techniques écologiquement propres de nettoyage des sols et des rebuts de ballast pollués par des dérivés du pétrole et des ions de métaux lourds;
- 1.3 Recommandations relatives à la récupération des accumulateurs acides mis au rebut;
- 1.4 Recommandations relatives à la récupération des accumulateurs alcalins mis au rebut.

L'efficacité économique attendue de la mise en œuvre des recommandations et techniques susmentionnées devrait se chiffrer à plus de 60 millions de roubles (2 millions de dollars des États-Unis) par an.

La note en question devrait prendre effet dès 2005.

2. Un projet de programme établissant un ensemble de mesures de protection de l'environnement qu'appliqueraient les entreprises ferroviaires des pays membres de l'OSJD est en cours d'élaboration; les grandes orientations de ce programme seront les suivantes:

- Réduction des émissions de substances nocives dans l'atmosphère;
- Suppression de l'évacuation d'eaux usées polluées dans les cours et plans d'eau et dans des fosses naturelles;
- Suppression de la pollution de la voie ferrée par des dérivés du pétrole et des ions de métaux lourds et décontamination de la voie, entreposage des résidus dans des conditions de sécurité pour l'environnement et récupération de ces résidus;
- Réduction des nuisances sonores;
- Réduction des effets électromagnétiques sur l'environnement;
- Renforcement de la sécurité des transports de marchandises dangereuses pour l'environnement;
- Élaboration et application de techniques économes en énergie et en ressources;
- Incitation à l'utilisation de moyens de transport ainsi que de carburants et de combustibles plus propres;
- Élaboration de prescriptions environnementales concernant le matériel roulant des pays membres de l'OSJD eu égard aux prescriptions de l'Union internationale des chemins de fer (UIC);
- Élaboration de mesures de protection de l'environnement visant les lignes à forte circulation de marchandises et les couloirs de transport, coordination des opérations effectuées suivant divers modes de transport.

Le programme établit un calendrier d'application des mesures de protection de l'environnement et de mise en œuvre des techniques y relatives. Lorsqu'il aura été approuvé,

le programme aura force obligatoire et les entreprises ferroviaires des pays membres de l'OSJD seront tenues de le mettre en œuvre.

II. Introduction de nouvelles techniques de transport

L'Accord relatif à l'organisation et au fonctionnement du transport combiné entre l'Europe et l'Asie («l'Accord»), qui avait été élaboré dans le cadre de l'OSJD, est entré en vigueur le 5 août 1997. Il a été signé par les pays membres du Conseil des ministres de l'OSJD, soit la République du Bélarus, la République de Hongrie, la République populaire de Chine, la République de Moldova, la Mongolie, la République de Pologne, la Fédération de Russie, la République slovaque, la République d'Ouzbékistan, l'Ukraine et la République d'Estonie. La République kirghize et la République de Lettonie ont adhéré à l'Accord et y sont devenues parties.

L'Accord définit un réseau de grandes lignes de transport international combiné, les caractéristiques techniques de ce réseau, ainsi qu'un système de désignation des lignes ferroviaires coordonnées avec les lignes et paramètres établis par l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC); il prolonge vers l'Est les lignes du réseau de l'AGTC et jette les bases de l'établissement d'un réseau unique harmonisé de transport international combiné couvrant l'Europe et l'Asie.

Les travaux effectués par l'OSJD ont fait apparaître que les transports par conteneurs constituent à ce stade le moyen de transport combiné le plus efficace dans les communications entre l'Europe et l'Asie, aussi semble-t-il opportun que les pays membres de l'Organisation commencent par coordonner la mise en place de liaisons conteneurisées régulières entre les points par lesquels passe le plus gros du trafic de marchandises.

L'exploitation de trains porte-conteneurs a fait ressortir les principaux problèmes qui se posent à l'ensemble des pays membres de l'OSJD et qu'il s'agira de résoudre. Il faudra notamment assurer des liaisons régulières selon un horaire strict, dans des conditions proches de celles auxquelles satisfont les trains de voyageurs, accélérer le franchissement des frontières et le transfert aux points de changement d'écartement, établir des tarifs concurrentiels et harmonisés, et assurer les opérations finales ainsi que le retour des conteneurs vides.

Des problèmes analogues ont été mis en évidence au cours des travaux sur le projet CESAP/OSJD relatif au transport des conteneurs de gros tonnage par des trains assurant des liaisons régulières entre l'Asie et l'Europe. Dans le cadre de ce projet, les deux organismes s'emploient à mettre en place les conditions nécessaires pour assurer les transports par des liaisons ferroviaires régulières; ils prévoient de procéder à des essais de transport sur cinq lignes reliant les rives de l'océan Pacifique et l'Europe.

En avril 1998, un train porte-conteneurs a effectué le trajet Nakhodka-Brest en 8 jours et 21 heures, dépassant ainsi les performances recommandées pour les liaisons entre l'Europe et l'Asie, qui sont de 1 000 kilomètres par jour. Les Chemins de fer russes ont entrepris de développer les liaisons régulières par trains porte-conteneurs rapides.

Lors d'une réunion tenue les 23 et 24 juillet 1998, les représentants des autorités ferroviaires allemandes, polonaises, bélarussiennes et russes, des services russes des douanes

et des frontières, des services douaniers bélarussiens, des transitaires et du Conseil international de coordination des transports transsibériens sont convenus de l'organisation d'une liaison par trains porte-conteneurs rapides de Berlin à Moscou en 69 heures et 8 minutes, ce qui représente un gain de 26 heures et 52 minutes sur les temps dans lesquels le train «Vent d'Est» effectue ce trajet.

Les considérations qui précèdent indiquent qu'il serait effectivement possible de créer un système qui, moyennant l'intégration des transports par route et par mer, ainsi qu'un suivi des expéditions et l'information de la clientèle à ce sujet, puisse offrir à cette dernière une plate-forme logistique commode.

En ce qui concerne les autres modes de transport combiné et en particulier le ferroutage (surtout le transport de conteneurs montés sur des remorques), seuls quelques membres de l'OSJD disposent des équipements nécessaires – les Chemins de fer ukrainiens et russes ont un matériel roulant spécial pour les voies dont l'écartement est de 1,52 mètre.

Les travaux relatifs au projet commun OSJD/CESAP sont réalisés dans le cadre d'un mémorandum d'accord sur la planification et l'exécution de passages expérimentaux de trains porte-conteneurs sur les grandes lignes du couloir septentrional des Chemins de fer transasiatiques. Ce mémorandum marque un progrès significatif dans la voie de la création d'un mécanisme de coopération entre les entreprises ferroviaires du réseau transasiatique. Sept des huit pays participant au projet, de même que les organisations internationales participantes, ainsi que l'OSJD et l'UIC, l'ont signé.

Un comité directeur composé des représentants des pays participant au projet commun a été constitué en vue de l'organisation et de la coordination des travaux relatifs aux passages expérimentaux de trains porte-conteneurs en 2002. Conformément au mémorandum d'accord et à la décision qu'il a prise à sa première session (Vladivostok, juin 2002), le Comité directeur a tenu sa deuxième session en octobre 2003 à Oulan-Bator (Mongolie). Cette deuxième session a été l'occasion de faire le bilan des travaux et des volumes des transports sur les lignes régulières du couloir septentrional des Chemins de fer transasiatiques; les pays participant au projet ont rendu compte des efforts qu'ils avaient déployés et des plans de travail qu'ils avaient établis; les participants sont convenus d'un calendrier de mesures à prendre en vue de la poursuite des passages expérimentaux. Au vu des résultats enregistrés, l'OSJD et la CESAP ont entrepris d'intensifier et d'élargir leur coopération. Les pays du Caucase, de l'Asie centrale et de l'Asie du Nord-Est sans littoral ont ainsi commencé à collaborer en vue du règlement des questions tarifaires et ont lancé des liaisons ferroviaires régulières et le transport de marchandises en transit entre l'Europe et l'Asie.

Eu égard aux initiatives prises par les entreprises ferroviaires des pays membres de l'OSJD en vue de l'élargissement et de la modernisation de leurs réseaux, de la construction de terminaux et de l'introduction de l'informatique, il faudra procéder à une analyse globale des couloirs et réseaux des Chemins de fer transasiatiques ainsi qu'à leur rénovation générale, afin de recenser les possibilités d'une concertation dans le cadre de différents projets et de faire en sorte que toutes les lignes ferroviaires internationales de la région soient intégrées au réseau.
