



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2000/4
23 juin 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné
(Trente-quatrième session, 4-6 septembre 2000
point 3 d) de l'ordre du jour))

**ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE-ONU ET D'AUTRES ORGANISATIONS
PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL**

Autres organisations

**Document transmis par le Comité de l'Organisation de la coopération
des chemins de fer (OSJD)**

**A. AMÉLIORATION DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE
INTERNATIONAL PAR LES CORRIDORS DE TRANSPORT EN 1999**

1. En ce qui concerne le corridor OSJD No 1, un questionnaire a été établi sur ses paramètres. Les informations obtenues aideront à déterminer les avantages économiques et la compétitivité du corridor et à définir le matériel technique des tronçons de ligne de chaque pays qu'il traverse.
2. Le Groupe de travail de l'utilisation de la ligne Lianyungang-Alashankou (République populaire de Chine)-Druzhba-Astana-Presnogorskoyaya (Kazakhstan)-Ekaterinbourg-Moscou (Russie)-Minsk-Brest (Biélorus)-Varsovie (Pologne) Berlin (Allemagne)-Europe occidentale (corridor septentrional du chemin de fer transasiatique) a tenu sa première réunion en septembre 1999 à Almaty (République du Kazakhstan).
3. En ce qui concerne les corridors OSJD Nos 3 et 5, un mémorandum d'accord a été signé à Astana en 1999.

GE.00-22065 (F)

4. Pour le corridor OSJD No 3, un mémorandum a été signé par toutes les parties intéressées par cet itinéraire.
5. Pour le corridor OSJD No 5, un mémorandum a été signé par toutes les parties sauf l'Azerbaïdjan et la Géorgie. Ces deux membres de l'OSJD ont été invités à accélérer leur processus de signature.
6. Les parties exploitant les corridors OSJD de transport Nos 3 et 5 et qui ont signé le mémorandum d'accord ont décidé de poursuivre les travaux visant à parachever et mettre en œuvre un plan d'action commun au niveau bilatéral.
7. Les travaux relatifs aux questions concernant l'aménagement et l'exploitation du corridor de transport Europe-Caucase-Asie (TRACECA) n'ont pu être achevés en 1999, plusieurs participants n'ayant pas fourni à l'agent d'exécution chef de file toutes les informations nécessaires, en particulier en ce qui concerne l'interaction du transport ferroviaire et du transport maritime. La prochaine réunion d'experts est prévue à Odessa du 17 au 19 mai 2000.
8. On a examiné un projet de rapport final pour le corridor OSJD No 13 (premier corridor de Crète). Ce rapport se présentera sous la forme d'un livre blanc tenant compte des informations et observations complémentaires reçues des participants au stade de la rédaction.

B. FORMULATION D'UNE POLITIQUE COORDONNÉE DE L'OSJD POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

9. On a entrepris de rassembler des documents et des données en vue d'une étude globale des questions concernant les divers éléments de la politique des transports. Il s'agit notamment des directives de l'UE, des lois des pays membres de l'OSJD sur cette politique et de propositions relatives au tracé et à la simplification des corridors de transport ferroviaire, tenant compte des corridors transeuropéens et des projets de la CESAP. Les flux actuels et futurs de marchandises et de voyageurs seront également étudiés.

C. TRANSPORT COMBINÉ

10. Dans le cadre de l'OSJD a été conclu l'Accord relatif à l'organisation et au fonctionnement du transport combiné entre l'Europe et l'Asie (TRANS/WP.24/1997/2), qui est entré en vigueur le 5 août 1997.
11. À la vingt-cinquième session de la Réunion ministérielle de l'OSJD, cet accord a été signé par les pays membres suivants : Fédération de Russie, Mongolie, République du Bélarus, République d'Estonie, République de Hongrie, République de Moldova, République d'Ouzbékistan, République de Pologne, République populaire de Chine, République slovaque, Ukraine. La République de Bulgarie, la République du Kirghizistan et la République de Lettonie ont adhéré et sont devenues parties à l'Accord. Le nombre de parties s'élève maintenant à 14.
12. À la vingt-septième Réunion ministérielle de l'OSJD (République du Kazakhstan, juin 1999), la délégation du Kazakhstan a exprimé le souhait de devenir partie à l'Accord. L'adhésion de ce pays fait actuellement l'objet de consultations interinstitutions.

13. Quant au transport combiné, les recommandations relatives à la technologie permettant aux gares frontalières d'assurer le passage des trains de transport combiné circulant sur les itinéraires internationaux, elles ont été acceptées et publiées par l'OSJD, (fiche R-201).

D. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE CADRE DE L'OSJD

14. En ce qui concerne la protection de l'environnement contre les effets du transport ferroviaire, une série de mesures d'organisation et de solutions techniques ont été préparées en vue de faire face aux conséquences pour l'environnement des accidents survenant au cours du transport de marchandises dangereuses, ainsi que d'améliorer les contrôles opérationnels des wagons et le stockage temporaire.

15. Des recommandations sur la manière de faire face aux conséquences pour l'environnement des accidents survenant au cours du transport de marchandises dangereuses ont été adoptées en mars 2000 et publiées par l'OSJD (fiche R-003).

16. Le transport en toute sécurité des marchandises dangereuses et la création de conditions propres à réduire les risques de contamination pour les personnes et la pollution de l'environnement ont été et restent une des principales priorités des spécialistes de l'environnement des pays membres de l'OSJD.

17. Les questions ci-après font l'objet de travaux dont on a examiné les résultats intérimaires :

- évaluation des effets du bruit dans le cadre du transport ferroviaire;
- rayonnements électromagnétiques dans le domaine du transport ferroviaire.

18. Une méthode à suivre pour dresser les inventaires des sources de rayonnements électromagnétiques a été adoptée en 1999 dans le cadre de ces activités.

19. Cette année, l'OSJD entreprend des travaux sur un nouveau thème concernant les problèmes posés par l'élimination des déchets liés au transport ferroviaire.

E. PROJET COMMUN AVEC LA CESAP POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT PAR CONTENEURS SUR LES GRANDES LIGNES FERROVIAIRES ENTRE LES PORTS DE L'OCÉAN PACIFIQUE ET L'EUROPE

20. Un mémorandum d'accord conclu entre l'OSJD et la CESAP a été signé au début de 1999. Les principaux domaines de coopération sont les suivants :

- coordination du développement de l'infrastructure ferroviaire des ponts entre l'Asie et l'Europe;
- développement du transport par conteneurs sur les grandes lignes ferroviaires entre l'Europe et l'Asie;
- formulation de normes et prescriptions visant à assurer un transport ferroviaire international, efficace et concurrentiel.

21. Une réunion du groupe d'experts de la CESAP s'est tenue au niveau intergouvernemental en février 2000 avec la participation d'un représentant de l'OSJD pour examiner le développement du transport par conteneurs sur les grandes lignes ferroviaires entre l'Asie et l'Europe par le corridor septentrional du chemin de fer transasiatique.

22. Lors de l'examen de la compétitivité de ce transport par rail par rapport à la voie maritime, on a relevé qu'en dehors des coûts de transport, les facteurs qui déterminent le choix du mode sont la durée et le niveau et la qualité des services fournis aux clients.

23. Pour soutenir la concurrence, les chemins de fer doivent fixer et offrir aux clients des tarifs compétitifs, leur assurer un service porte à porte, leur garantir le respect des délais de livraison et la sécurité du transport des marchandises, et leur offrir toutes les informations voulues sur le transport.

24. La deuxième étape du projet de développement du transport ferroviaire par conteneurs (2000-2003) a pour but de préparer et de réaliser un parcours de démonstration sur l'ensemble des itinéraires choisis.
