



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/2003/9  
3 décembre 2002

FRANÇAIS  
Original: RUSSE

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS  
(Soixante-cinquième session, 18-20 février 2003,  
point 11 d) de l'ordre du jour)

**Préparatifs en vue de l'organisation de voyages de démonstration  
de trains de conteneurs sur les axes ferroviaires eurasiatiques**

**Document présenté par le Gouvernement de la Fédération de Russie**

De par sa situation géographique, la Fédération de Russie est naturellement appelée à jouer un rôle dans l'intégration du continent eurasiatique. Elle se situe au carrefour de nombreuses voies commerciales apparues au cours des siècles en Eurasie.

La majorité des voies de transport terrestres utilisées pour les besoins de l'économie entre les pays d'Europe et les pays d'Asie centrale, orientale et du Sud-Est emprunte naturellement le territoire de la Russie, son système de transport et, surtout, ses grands axes ferroviaires, qui ont la capacité d'absorber efficacement un important trafic de marchandises et d'assurer le transport combiné.

De ce fait, le réseau des transports russe et plus particulièrement les chemins de fer jouent un rôle prépondérant dans le transit pour les besoins du commerce extérieur de nombreux pays d'Europe et d'Asie.

La capacité de transit des chemins de fer russes permet d'assurer en toute fiabilité le transport international de marchandises tant nord-sud qu'est-ouest à travers le continent eurasiatique.

Depuis plusieurs années, le Ministère russe des communications participe activement à la mise en oeuvre du projet global de développement de l'infrastructure du transport terrestre

en Asie (Projet ALTID), qui s'inscrit dans le cadre des activités de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique de l'ONU (CESAP-ONU).

Au stade actuel de la mise en oeuvre du projet ALTID relatif aux itinéraires du chemin de fer transasiatique, des préparatifs sont entrepris en vue d'organiser des voyages de démonstration de trains de conteneurs sur les cinq lignes du corridor septentrional du chemin de fer transasiatique:

- Ligne I: du port de Vostochny vers l'Europe, à travers les territoires de la Fédération de Russie, du Bélarus et de la Pologne;
- Ligne II: du port de Lianyungang (Chine) vers l'Europe, à travers les territoires de la Chine, du Kazakhstan, de la Fédération de Russie, du Bélarus et de la Pologne;
- Ligne III: du port de Tianjin (Chine) vers l'Europe, à travers les territoires de la Chine, de la Mongolie, de la Fédération de Russie, du Bélarus et de la Pologne;
- Ligne IV: du port de Pusan (République de Corée) vers l'Europe, à travers:
  - Variante IV-1: les territoires de la République de Corée, de la République populaire démocratique de Corée (de la frontière avec la République de Corée jusqu'à Sinuiju), de la Chine, de la Mongolie, de la Fédération de Russie, du Bélarus et de la Pologne;
  - Variante IV-2: les territoires de la République de Corée, de la République populaire démocratique de Corée (de la frontière avec la République de Corée jusqu'à Tumangang), de la Fédération de Russie, du Bélarus et de la Pologne;
  - Variante IV-3: les territoires de la République de Corée, de la République populaire démocratique de Corée, de la Chine, de la Fédération de Russie, du Bélarus et de la Pologne.
- Ligne V: du port de Rajin (République populaire démocratique de Corée) vers l'Europe à travers:
  - Variante V-1: les territoires de la République populaire démocratique de Corée, de la Fédération de Russie, du Bélarus et de la Pologne;
  - Variante V-2: les territoires de la République populaire démocratique de Corée, de la Chine, de la Fédération de Russie, du Bélarus et de la Pologne.

La Fédération de Russie est intéressée par l'organisation de liaisons ferroviaires empruntant toutes ces lignes.

Du fait de sa situation géographique, la Fédération de Russie a un rôle essentiel à jouer dans la mise en place des liaisons par trains de conteneurs, car toutes les lignes empruntent un tronçon important de la grande ligne transsibérienne, dont nous avons célébré le centième anniversaire l'année dernière.

La grande ligne transsibérienne est une ligne à deux voies performante, électrifiée en grande partie et longue d'environ 10 000 kilomètres, dont les capacités techniques lui permettent d'absorber un trafic de marchandises de 100 millions de tonnes par an, y compris le transit international de 140 000 conteneurs EVP.

L'infrastructure de la grande ligne transsibérienne subit des modernisations constantes: les gares situées aux frontières de la Mongolie, de la Chine et de la République populaire démocratique de Corée sont en cours de développement, les dessertes des ports maritimes sont améliorées et les terminaux de conteneurs sont en cours de modernisation eu égard aux normes internationales pour le traitement des conteneurs de 40 pieds.

La Fédération de Russie est déjà prête à organiser des voyages sur les cinq lignes.

En 1998, la Fédération de Russie a organisé un voyage de démonstration d'un train de conteneurs depuis le port russe de Nakhodka, en Extrême-Orient, jusqu'à Brest-Litovsk, à la frontière entre le Bélarus et la Pologne. Le train a effectué le parcours en neuf jours et demi.

À l'heure actuelle, des trains de conteneurs rapides effectuent régulièrement la liaison entre le port de Nakhodka et les pays d'Europe occidentale. On compte jusqu'à trois départs par jour.

Une Conférence ministérielle de la CESAP sur les infrastructures s'est tenue à Séoul (République de Corée) en novembre 2001. Un protocole d'accord sur la mise en oeuvre du projet de la CESAP-ONU relatif à la préparation et à la réalisation de voyages de démonstration de trains-blocs de conteneurs le long du corridor septentrional du chemin de fer transasiatique a été signé à cette occasion.

Tous les pays traversés par le corridor septentrional, à l'exception de la République populaire démocratique de Corée, ainsi que l'OSJD, l'UIC et la CESAP on signé ce protocole.

Le Comité directeur de la planification et de l'organisation de voyages de démonstration de trains-blocs de conteneurs dans le corridor septentrional du chemin de fer transasiatique a tenu sa première réunion en juin 2002 à Vladivostok. Ce comité directeur a été créé en application du protocole d'accord susmentionné.

Ont participé à la réunion des représentants des administrations ferroviaires du Bélarus, du Kazakhstan, de la Chine, de la République de Corée, de la Mongolie, de la Pologne, de la Russie, de la Finlande, ainsi que des représentants des transitaires et expéditeurs asiatiques et européens, de l'OSJD et de l'UIC.

Les participants ont échangé leurs points de vue concernant le développement de la part du transport ferroviaire dans le transport de conteneurs entre l'Europe et l'Asie. Il a été décidé de confier au comité directeur le soin d'examiner les questions relatives à la transmission des conteneurs dans les terminaux frontaliers, au nombre de conteneurs par train, à la qualité des services fournis, aux conditions de sélection des expéditeurs et aux tarifs douaniers. Il a

également été décidé d'associer étroitement les services des douanes et de surveillance des frontières des pays concernés aux travaux du comité directeur.

Le 5 juin 2002, un train-bloc de conteneurs a emprunté la ligne Nakhodka – Vostochnaya – Buslovskaya, effectuant le parcours en 9 jours, 20 heures et 58 minutes seulement. Le train a parcouru plus de 10 000 kilomètres à une vitesse moyenne de 1 039 kilomètres par jour.

Nos partenaires polonais et allemands sont eux aussi prêts à organiser des voyages de démonstration de trains de conteneurs sur les cinq lignes du corridor septentrional.

Il est à espérer que nos partenaires orientaux, à savoir la Chine, le Kazakhstan, la Mongolie, la République de Corée et la République populaire démocratique de Corée, seront, eux aussi, prochainement prêts à organiser de tels voyages.

Durant l'automne 2001, un voyage de démonstration a été organisé sur la ligne du Kazakhstan (ligne II), mais le train ne transportait que 26 conteneurs expédiés de Chine jusqu'en Europe occidentale, soit environ 50 % du nombre normal.

Dans ces conditions, la Chine et le Kazakhstan doivent impérativement poursuivre leurs efforts dans le but d'améliorer l'organisation du transport de conteneurs vers l'Europe occidentale sur cette ligne.

Il est à noter que les trains qui effectuent la liaison entre le port de Nakhodka et la frontière russo-finlandaise circulent à charge complète, puisqu'ils transportent chacun au moins 50 conteneurs de 40 pieds.

Il est actuellement envisagé de faire circuler des trains de conteneurs de la Chine vers la Russie et l'Europe occidentale en passant par la Mongolie ou directement de la Chine en Russie et jusqu'en Europe occidentale.

Le Comité directeur chargé de la question de la mise en circulation des trains dans le corridor septentrional tiendra une deuxième réunion au cours du premier semestre 2003. Cette réunion aura lieu soit en Chine, soit en Mongolie. Elle doit porter sur l'examen concret et l'approbation des délais et des conditions d'organisation des voyages de démonstration de trains de conteneurs à travers la Chine et la Mongolie.

-----