



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

Trente-sixième session

Genève, 4-6 septembre 2023

Point 13 de l'ordre du jour provisoire

Adoption des principales décisions

Rapport du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports sur sa trente-sixième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5-7	3
III. Atelier interrégional sur la gestion des corridors de transport multimodal (point 2 de l'ordre du jour)	8-14	4
IV. Développement des réseaux ou liaisons de transport (point 3 de l'ordre du jour)...	15-33	5
A. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie	15-23	5
B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen	24-25	7
C. Réseau transeuropéen de transport.....	26	7
D. Transports dans la région méditerranéenne	27-28	7
E. Autres initiatives relatives au développement des corridors ou liaisons de transport	29-33	7
V. Données relatives aux infrastructures de transport (point 4 de l'ordre du jour)	34-36	8
A. Observatoire international des infrastructures de transport.....	34-35	8
B. Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport	36	8
VI. Transports et changements climatiques (point 5 de l'ordre du jour)	37-50	9
A. Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements	37-38	9



B.	Rôle déterminant joué par les transports intérieurs dans l'accélération de l'atténuation des effets des changements climatiques	39–48	9
C.	Atténuation des effets des changements climatiques : outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur de la Commission économique pour l'Europe	49–50	11
VII.	Sûreté des transports intérieurs (point 6 de l'ordre du jour)	51–58	12
VIII.	Mobilité urbaine, cyclisme, transports publics et durabilité (point 7 de l'ordre du jour)	59–60	13
IX.	Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable (point 8 de l'ordre du jour)	61–71	14
A.	Tendances et difficultés concernant les transports routiers, les transports ferroviaires et les transports par voie navigable.....	61–64	14
B.	Tendances et économie des transports sur la période 2023-2024	65	14
C.	Assistance technique aux pays en transition	66–69	14
1.	Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables	66	14
2.	Assistance technique du Conseiller régional	67	15
3.	Appui aux pays en développement sans littoral	68–69	15
D.	Analyse des statistiques de la CEE sur les transports	70–71	15
X.	Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 9 de l'ordre du jour)	72–73	16
XI.	Rapport d'évaluation du Groupe de travail pour la période 2020-2023 et versions actualisées du programme de travail biennal et du programme de travail à long terme (point 10 de l'ordre du jour)	74–76	16
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)	77	16
XIII.	Date de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour)	78	17
XIV.	Adoption des principales décisions (point 13 de l'ordre du jour).....	79	17
Annexes			
I.	Mandat du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports		18
II.	Règlement intérieur du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5)		20
III.	Programme de travail et cadre d'évaluation pour la période biennale 2024-2025		26

I. Participation

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a tenu sa trente-sixième session du 4 au 6 septembre 2023. La réunion était présidée par M^{me} E. de Wit (Pays-Bas) et 156 représentants y ont assisté (à distance ou en personne). Les représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après y ont participé : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Géorgie, Hongrie, Irlande, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Malte, Moldova (République de), Ouzbékistan, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovénie, Suède, Tchéquie et Türkiye. Des représentants du Brésil, de l'Inde, de l'Iran (République islamique d') et du Liban étaient présents en application de l'article 11 du mandat de la CEE. L'État de Palestine a pris part à la réunion en qualité d'observateur.

2. Les organisations et institutions spécialisées des Nations Unies ci-après étaient représentées : Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM), Projet de chemin de fer transeuropéen (TER), Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et Organisation mondiale du commerce (OMC).

3. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient également représentées : Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Organisation de coopération économique (OCE), Commission intergouvernementale du couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Forum international des transports (FIT), Banque islamique de développement (BID), Centre d'Istanbul de l'OCDE, Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).

4. Ont aussi participé à la session les organisations non gouvernementales, les associations du secteur privé et les universités suivantes : AVERE Europe, Comité de la route transsaharienne (CLRT), Continental AG, ElaadNL, Union européenne de la navigation fluviale (UENF), Conférence européenne des négociants en combustibles et carburants (ECFD), GES Group, Global Battery Alliance, Greater Caspian Association, GreenBee, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), International Academy of Architecture, Association internationale de l'itinéraire de transport international transcasprien (TITR), International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation, International Council on Clean Transportation, International Council on Clean Transportation Inc., Fédération internationale des transitaires et assimilés (FIATA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Union internationale des transports routiers (IRU), Union internationale des chemins de fer (UIC), Université russe des transports, Université d'État de San Diego, Institut de recherches scientifiques sur les transports routiers (NIIAT), Société serbe de géologie, Stichting Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport (SLoCaT) Foundation, Sustainable Transport Africa, École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), The Energy Authority, United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance (JSC UTLC ERA), Conseil mondial des entreprises pour le développement durable et Forum économique mondial.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/73

5. Conformément au Règlement intérieur de la Commission, le WP.5 a adopté l'ordre du jour provisoire de sa trente-sixième session, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.5/73.

6. La Présidente a informé le Groupe de travail que le Comité exécutif de la CEE, à sa session du 15 mai 2023, avait mis fin, avec effet immédiat, aux « procédures spéciales

applicables durant la pandémie de COVID-19 » qui, à titre exceptionnel et pour une durée limitée, autorisaient la tenue de réunions officielles selon des modalités hybrides. Elle a précisé que, compte tenu de la diversité des sujets à aborder à la session annuelle de 2023 du Groupe de travail et pour que le WP.5 puisse jouer son rôle de groupe de réflexion interrégional, elle-même et le Vice-Président, en concertation avec le secrétariat, avaient fait en sorte que, lors de l'examen de certains points de l'ordre du jour (le 4 septembre entre 10 h 00 et 13 h 00 et entre 15 h 00 et 18 h 00; le 6 septembre entre 10 h 00 et 13 h 00), la participation à distance, avec interprétation dans les trois langues de travail de la CEE, soit possible, ce qui permettrait d'élargir les consultations. Cela étant, la Présidente a souligné que les personnes participant à distance étaient autorisées à prendre part à la réunion uniquement à titre consultatif et que les décisions ne pouvaient être prises que par les délégations présentes en personne.

7. Le Groupe de travail s'est félicité des efforts faits par la Présidente, le Vice-Président et le secrétariat pour que la session en cours puisse se tenir en partie sous la forme d'une réunion hybride. Il a proposé que sa prochaine session annuelle se tienne également sous forme hybride pour permettre de plus larges consultations sur les points pertinents de l'ordre du jour. Le Groupe de travail a demandé aux États membres d'envisager à cette fin le financement de modalités hybrides.

III. Atelier interrégional sur la gestion des corridors de transport multimodal (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel WP.5 (2023) n° 1

8. Le 4 septembre 2023, le secrétariat ayant été invité par le Groupe de travail à sa trente-cinquième session à continuer d'organiser et d'animer des consultations interrégionales sur des sujets ciblés, un atelier interrégional consacré à la gestion des corridors de transport multimodal a été organisé dans le cadre du module d'activités du WP.5 sur le développement des réseaux ou liaisons de transport. Vu que le Comité des transports intérieurs (CTI) avait, à sa quatre-vingt-cinquième session, demandé que des consultations soient menées avec l'OSJD et l'OTIF sur la création de mécanismes de coordination pour la gestion des corridors de transport internationaux, ces deux organisations ainsi que d'autres acteurs régionaux et internationaux de la réglementation ont été invités à faire part de leur expérience dans ce domaine.

9. L'atelier, soutenu par les cinq commissions régionales de l'ONU (CEE, CESAP, CESA, CEA et CEPALC), a servi de cadre à l'échange d'enseignements utiles sur les modes de gestion des corridors parmi les décideurs et les parties intéressées en Europe, en Asie, au Proche et au Moyen-Orient, en Afrique et en Amérique latine. Des intervenants de divers pays, dont le Brésil, la Türkiye et la Fédération de Russie, y ont pris la parole et des contributions ont été fournies par l'OTIF, l'OSJD, la CESA, le Comité de la route transsaharienne et la BID.

10. Le représentant de l'OTIF a présenté en détail la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) de 1999 et ses appendices, ainsi que la façon dont elle facilite le transport international de marchandises par rail dans la région. Le représentant de l'OSJD a fait un exposé général sur le rôle joué par son organisation dans la gestion des corridors, qui couvre des questions liées à leur cartographie complète, en servant d'instance ouverte de dialogue entre les entreprises ferroviaires nationales de toute la région et en définissant des caractéristiques techniques et différents aspects de l'efficacité fonctionnelle.

11. Le Groupe de travail a constaté combien il était important de mettre en place un cadre réglementaire solide parallèlement au développement des infrastructures et à l'adoption d'une démarche englobant l'ensemble du corridor, sachant qu'un corridor de transport est aussi solide que son maillon le plus faible. Après les exposés, le Groupe de travail a pris note des différences sensibles entre les pays et les régions concernant les méthodes de gestion des corridors, ainsi que des possibilités d'harmonisation et des enseignements à retenir. Il a donc décidé de continuer d'offrir un cadre pour des échanges de vues sur les dernières tendances, les perspectives et les difficultés constatées dans le domaine de la gestion des corridors de

transport multimodal sous l'angle juridique, institutionnel et réglementaire dans toutes les régions.

12. Le Groupe de travail a invité le secrétariat à continuer d'organiser et d'animer tous les deux ans de telles consultations sur des sujets ciblés d'intérêt interrégional, si possible en coopération avec d'autres commissions régionales de l'ONU ainsi qu'avec d'autres organisations régionales ou interrégionales et des projets pertinents. Il a demandé au secrétariat, conformément au programme de travail biennal pour 2024-2025 et au programme de travail à long terme proposés, d'organiser la prochaine consultation à sa session de 2025.

13. Compte tenu des compétences actuelles du WP.5 et de l'OSJD dans le domaine du développement des corridors de transport internationaux, le Groupe de travail a jugé important que ces questions fassent l'objet d'une étroite coordination entre les deux organes. Il a invité le secrétariat à déterminer, conjointement avec le Comité de l'OSJD, des moyens éventuels d'approfondir une telle coopération.

14. On trouvera le détail des travaux menés dans le cadre de l'atelier, les exposés qui y ont été présentés et tous les documents pertinents sur le site Web de la trente-sixième session du WP.5 à l'adresse <https://unece.org/info/events/event/381119>.

IV. Développement des réseaux ou liaisons de transport (point 3 de l'ordre du jour)

A. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2023/1 ; ECE/TRANS/WP.5/2023/2 ;
document informel WP.5 (2023) n° 2

15. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Présidente et le Vice-Président, de concert avec le secrétariat et les coordonnateurs de corridor (Géorgie et Ouzbékistan) nommés dans le cadre du Comité de coordination du corridor transcaspien et du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul – qui revêt la forme d'un groupe d'Amis de la présidence du WP.5 – ont fait part des efforts déployés depuis la dernière session annuelle. Les résultats des trois premières sessions du Comité de coordination (tenues à Genève en décembre 2022, à Istanbul (Turquie) en juin 2023 et à Bakou en juillet 2023) ont été présentés, de même que le mandat du Comité tel qu'il avait été approuvé et un programme de travail biennal pour 2023-2025.

16. Le Groupe de travail a été informé que le programme de travail du Comité de coordination était axé sur cinq rubriques thématiques convenues, à savoir :

a) Évaluation et hiérarchisation des besoins en matière de construction et de renouvellement d'infrastructures de transport, y compris pour le matériel roulant et les conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool, et des liaisons manquantes ;

b) Dématérialisation, harmonisation et normalisation des documents de transport utilisés sur les corridors (pour le transport tant multimodal qu'unimodal) ;

c) Évaluation de la disponibilité d'horaires et de tarifs douaniers fiables convenus à l'échelle du corridor ;

d) Évaluation de l'efficacité des procédures de franchissement des frontières pour le transport en transit dans les deux corridors et recensement, hiérarchisation et mise en application d'initiatives de facilitation du passage des frontières ;

e) Renforcement de la viabilité et de la résilience économiques des corridors ainsi que de leur performance environnementale.

17. La Présidente a annoncé que la quatrième session du Comité de coordination se tiendrait probablement sous forme hybride au cours du dernier trimestre de 2023 et que d'autres sessions en présentiel étaient prévues en 2024.

18. Le représentant de l'OCE s'est déclaré favorable à la poursuite des travaux du Comité de coordination et a indiqué que l'Assemblée générale des Nations Unies, à sa soixante-dix-septième session (août 2023), avait adopté par consensus une résolution intitulée « Coopération entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de coopération économique » (A/77/L.102) dans laquelle elle avait, entre autres, « [pris] note de l'initiative qui a[vait] été prise d'établir le Comité de coordination CEE-OCE pour le corridor transcasprien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, le but étant de développer le transit Est-Ouest et Nord-Sud au moyen de la coordination des politiques, du développement des infrastructures, de l'amélioration de la logistique et du soutien technique et financier ».

19. Le représentant du TRACECA a fait part de la mise en œuvre en cours des initiatives relatives à la numérisation du corridor, de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS (et du passage progressif à une version électronique de celle-ci), ainsi que des mesures visant à promouvoir le transport multimodal, notamment par l'harmonisation des procédures douanières et des initiatives de facilitation du passage des frontières. Concernant la rubrique thématique C du programme de travail biennal du Comité de coordination, le représentant a souligné que l'existence d'horaires fiables et de tarifs prévisibles, convenus à l'échelle du corridor, nécessiterait du temps et une coordination entre les pays concernés et que le meilleur moyen d'y parvenir était d'agir selon les principes de la transparence et de l'accessibilité et en fonction des conditions du marché. Le représentant a réaffirmé que le TRACECA tenait à continuer de s'associer aux futurs travaux du Comité de coordination.

20. Des représentants du Centre d'Istanbul de l'OCDE et du Forum international des transports (FIT) ont annoncé qu'une étude analytique visant à recenser les goulets d'étranglement physiques ou autres et les aménagements nécessaires dans le corridor transcasprien du point de vue du secteur privé était en cours de réalisation. Des données étaient recueillies auprès d'un large éventail de sources, notamment auprès des parties prenantes gouvernementales et d'associations professionnelles. Les résultats provisoires de l'étude seraient examinés lors d'une réunion à Istanbul début novembre 2023 et officiellement approuvés à l'occasion de la Semaine de l'Eurasie de l'OCDE à Paris, au début de décembre 2023.

21. Le WP.5 a accueilli avec intérêt le rapport sur l'état d'avancement des travaux du Comité de coordination CEE-OCE pour le corridor transcasprien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, qui se réunissait en tant que groupe informel d'Amis de la présidence du WP.5. Il a salué le fait que le Comité de coordination, actuellement composé de sept Gouvernements (Azerbaïdjan, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan et Türkiye), avait adopté son mandat et un programme de travail détaillé pour 2023-2025 et a engagé les pays à mener à bien ce programme.

22. Le Groupe de travail s'est également félicité de la nomination, pour une période initiale d'un an, des deux coordonnateurs des corridors (Géorgie et Ouzbékistan). Il a remercié les représentants et a jugé important de continuer d'évaluer les activités en cours, d'assurer un suivi et de consacrer des travaux aux tarifs et aux horaires, ces éléments étant essentiels à la poursuite de la mise en service des deux corridors.

23. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt l'aperçu des activités en cours ou prévues en vue de la mise en service du corridor transcasprien et du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, présenté par les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, iranien, kazakhstanais, ouzbek et turc, membres du Comité de coordination (ECE/TRANS/WP.5/2023/2). Il a engagé les membres du Comité à continuer de mettre à jour ce tableau de coordination et à y faire état :

a) Des initiatives nationales, bilatérales et sous-régionales et des axes de travail mis en place dans chaque pays (par les entreprises ferroviaires nationales, les autorités chargées des transports et des infrastructures et les administrations douanières) qui présentent un intérêt pour les corridors dans leur ensemble ;

b) Des activités internationales et régionales ou des travaux de réglementation menés, le cas échéant, dans le cadre des groupes de travail concernés relevant du CTI et de l'OCE, qui présentent un intérêt direct pour les corridors dans leur ensemble.

B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2023/3

24. Les responsables du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) ont informé le WP.5 des activités menées au cours de la période 2022-2023, qui sont exposées dans le document ECE/TRANS/WP.5/2023/3.

25. Le Groupe de travail a remercié les coordonnateurs des projets TEM et TER pour les informations communiquées et a demandé à être tenu au courant de l'évolution de la situation à sa prochaine session. Il a pris note en particulier des synergies possibles entre les programmes de travail des projets TEM et TER et des travaux en cours concernant la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie et se déroulant dans le cadre du Comité de coordination. Le WP.5 a demandé aux coordonnateurs des projets TEM et TER d'étudier les possibilités d'intensifier la coopération à cet égard et de lui faire rapport sur ce sujet à sa session annuelle suivante.

C. Réseau transeuropéen de transport

26. Aucune information n'a été communiquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

D. Transports dans la région méditerranéenne

Document(s) : Document informel WP.5 (2023) n° 7

27. Le CETMO a informé le WP.5 des activités exécutées depuis la session précédente, notamment les résultats obtenus dans le cadre du Groupe des ministres des transports de la Méditerranée occidentale (GTMO 5+5). Parmi les principales réalisations, il convient de mentionner : le lancement d'une étude de politique générale intitulée « Towards enhanced connectivity and sustainability in the Mediterranean transport and logistics sector – trends in trade, maritime transport and sustainability » (Vers une connectivité et une durabilité accrues dans le secteur du transport et de la logistique en Méditerranée – tendances en matière de commerce, de transport maritime et de durabilité) ; la mise en œuvre d'un plan d'action pour le corridor multimodal transmaghrébin (CMT) ; et un diagnostic de la connectivité maritime en Méditerranée occidentale.

28. Le WP.5 a remercié le représentant du secrétariat du CETMO et a demandé qu'une présentation analogue soit faite à sa prochaine session.

E. Autres initiatives relatives au développement des corridors ou liaisons de transport

29. La Fédération de Russie a souligné que le développement des corridors de transport, conformément aux instruments juridiques internationaux, jouait un rôle important en fluidifiant les chaînes d'approvisionnement mondiales. Des informations ont également été communiquées sur les priorités stratégiques du pays en matière de développement en coopération avec les pays voisins de la région de la mer Caspienne, concernant notamment la création de nouvelles infrastructures et l'optimisation des infrastructures existantes. Des efforts supplémentaires seraient entrepris pour améliorer l'interopérabilité technique transfrontière ainsi que la création de systèmes de tarification et de services de transport flexibles. Le Groupe de travail a été informé que les volumes transportés dans le corridor Nord avaient atteint 280 millions de tonnes en 2023 et que de nouvelles hausses étaient attendues en 2024.

30. Un représentant de la Greater Caspian Association a présenté son organisation, qui travaille en partenariat avec le Forum économique mondial et rassemble tous les États riverains de la mer Caspienne et de la mer Noire. Le représentant a mis l'accent sur le potentiel du corridor Sud traversant l'Afghanistan et le Pakistan, qui offre à plusieurs pays d'Asie centrale l'accès le plus direct au golfe Persique et aux marchés mondiaux.

31. Le WP.5 s'est félicité des contributions fournies par d'autres pays et partenaires internationaux au titre de ce point de l'ordre du jour et a reconnu l'importance d'une coordination et d'une coopération étroites dans le cadre des multiples efforts entrepris dans la région, dans l'intérêt de l'ensemble du secteur des transports terrestres eurasiatiques et du développement économique de la région.

32. S'agissant des questions relatives à l'évaluation du fonctionnement des corridors de transport internationaux, le WP.5 a demandé au secrétariat de continuer de prendre en considération davantage d'initiatives, de données et d'études émanant d'autres organisations, institutions et centres de recherche internationaux, ainsi que celles communiquées par les pays.

33. La Fédération de Russie a proposé d'établir un comité de coordination pour l'itinéraire ferroviaire n° 1 des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), à l'image des comités déjà en place sur les itinéraires transcaspiciens. À cet égard, le Groupe de travail a invité le secrétariat à commencer, sous réserve que des ressources soient disponibles, de s'atteler à la formation du comité de coordination de la ligne ferroviaire n° 1 des LTEA et à lui présenter un rapport d'activité à sa trente-septième session, en septembre 2024. Le Groupe de travail a indiqué qu'en cas de demande de la part des États membres et si les ressources le permettaient, de nouveaux comités de coordination pourraient à l'avenir être créés sous ses auspices pour différents corridors.

V. Données relatives aux infrastructures de transport (point 4 de l'ordre du jour)

A. Observatoire international des infrastructures de transport

34. Le secrétariat a fait rapport sur l'état d'avancement des travaux et a donné un aperçu des prochaines étapes à suivre en ce qui concerne l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), actuellement utilisé par les États et les représentants de banques multilatérales de développement (BMD) et d'organisations de coopération régionale dans le cadre d'une phase d'essai. Un film promotionnel élaboré par la CEE et la Banque islamique de développement a été projeté, donnant un aperçu des différentes fonctionnalités offertes par l'OIIT. Le secrétariat a également signalé que, jusqu'à présent, une vingtaine de gouvernements avaient désigné un coordonnateur national pour commencer à utiliser l'OIIT en phase d'essai.

35. Le WP.5 a pris note avec intérêt des faits nouveaux concernant l'utilisation du portail ITIO-GIS.org en phase d'essai et a engagé davantage de pays à collaborer avec le secrétariat en vue de poursuivre le développement de cette plateforme afin qu'elle puisse être pleinement exploitée en tant qu'outil de modélisation, de planification et de levée de fonds pour les infrastructures de transport régionales.

B. Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

36. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que le rapport du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport était en passe de paraître en tant que publication des Nations Unies, comme il en avait été convenu à la session de l'année précédente, et a demandé au secrétariat d'organiser au dernier trimestre de 2023 une brève réunion de lancement en ligne à laquelle participeraient les membres du WP.5 et d'autres parties intéressées.

VI. Transports et changements climatiques (point 5 de l'ordre du jour)

A. Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements

37. Le secrétariat a présenté les progrès réalisés par le Groupe d'experts dans l'exécution de son mandat pour 2020-2025. Le Groupe d'experts avait fait une analyse des projections climatiques futures, élaboré un cadre pour les tests de résistance aux risques liés aux changements climatiques, préparé un guide sur les stratégies d'adaptation dans les transports, entrepris une analyse des incidents dus aux risques météorologiques et des pertes qu'ils causent au secteur des transports, et contribué à organiser, en collaboration avec la France, la CESAO et le CETMO, une conférence sur les questions liées à l'adaptation des transports aux changements climatiques dans le bassin méditerranéen.

38. Le Groupe de travail a constaté avec satisfaction que le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements avait bien avancé dans l'accomplissement de son mandat et l'a invité à présenter un compte rendu analogue à la session annuelle suivante.

B. Rôle déterminant joué par les transports intérieurs dans l'accélération de l'atténuation des effets des changements climatiques

Document(s) : Document informel WP.5 (2023) n° 6

39. Le Groupe de travail s'est félicité du débat thématique sur le rôle des transports terrestres dans l'atténuation des changements climatiques. Il a noté que le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-cinquième session annuelle (Genève, février 2023) avait invité le secrétariat à élaborer une stratégie ambitieuse visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs (ci-après « la Stratégie »), étayée par un plan d'action solide assorti d'échéances, pour examen et adoption éventuelle à sa quatre-vingt-sixième session (en 2024).

40. Le débat thématique avait pour objet de permettre aux représentants des États membres ainsi qu'aux organisations internationales, aux organismes non gouvernementaux, aux associations du secteur privé et aux universités travaillant sur la décarbonation du secteur des transports intérieurs d'en savoir plus sur l'élaboration en cours de la Stratégie et de mettre en commun leurs idées, leurs propositions et leurs observations sur les mesures susceptibles d'atténuer les changements climatiques dans le secteur des transports intérieurs.

41. Le secrétaire du Comité des transports intérieurs et le secrétaire du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (WP.29/GRPE) ont présenté conjointement un exposé liminaire sur l'approche fondée sur le principe « éviter-changer-améliorer » en tant que cadre potentiellement utile pour structurer le document de stratégie, vu qu'une telle approche permet de prendre en compte le large éventail de mesures d'atténuation des changements climatiques prises dans le domaine de compétence des groupes de travail du CTI.

42. Les participants ont eu un échange de vues sur un large éventail de questions, dont on trouvera ci-après un aperçu non exhaustif. Les participants, représentant les États membres ainsi que des organismes non gouvernementaux et des associations du secteur privé, ont notamment :

- Souligné qu'il fallait que les différents groupes de travail relevant du CTI unissent leurs efforts et coordonnent leur action en matière d'atténuation des changements climatiques ; mis l'accent sur l'importance de la coopération entre les sous-programmes de la CEE relatifs aux transports durables et à l'énergie, ainsi qu'avec des organisations spécialisées telles que l'Agence internationale de l'énergie (AIE), le FIT et le Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone (SLoCaT) ;

- Noté que les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), où les transports intérieurs sont inclus, différaient de ceux pris par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le cadre de leurs stratégies de décarbonation ;
- Pris acte des limites inhérentes à la future Stratégie pour ce qui est de définir des cibles à atteindre de caractère contraignant, mais souscrit à la fixation d'objectifs qui cadrent avec les contributions déterminées au niveau national (CDN) afin d'assurer une cohérence au niveau mondial ; évoqué, à ce propos, le rôle que pourrait jouer le CTI en aidant les pays à élaborer des stratégies nationales de décarbonation des transports intérieurs conformément au cadre de la CCNUCC ;
- Préconisé l'adoption de mesures d'atténuation efficaces en termes de coûts et souligné combien il importait que la Stratégie prenne en compte la question de l'accès au financement et à la technologie ;
- Étudié l'opportunité d'une harmonisation des méthodes de mesure du CO₂ et appelé l'attention sur la possibilité de tenir compte à l'avenir d'autres effets environnementaux tels que la pollution atmosphérique ;
- Mis l'accent sur les possibilités de réduction des émissions qu'offrirait le transfert modal et examiné comment remédier au déséquilibre historique des investissements, qui favorisent l'infrastructure routière au détriment des chemins de fer et des voies navigables intérieures, sachant qu'un transfert modal efficace nécessitera des investissements considérables dans les infrastructures ;
- Soutenu l'utilisation du cadre « éviter-changer-améliorer » pour classer les initiatives et les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs, dans l'espoir que tous ces éléments contribuent à la décarbonation du secteur des transports intérieurs d'ici à 2050 ;
- Insisté sur l'importance d'une Stratégie fondée sur des données et assortie d'objectifs précis et d'indicateurs de performance, allant de pair avec l'application périodique d'un solide mécanisme d'examen ;
- Souligné la nécessité d'une Stratégie qui couvre largement le secteur du fret, même si les véhicules utilitaires lourds et moyens devraient faire l'objet de règlements plus ambitieux ;
- Longuement débattu des questions liées à l'électrification des modes de déplacement et de la nécessité de développer l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, en accordant la priorité à l'interopérabilité homogène des différents systèmes de recharge grâce à l'élaboration de normes mondiales et ouvertes ;
- Souligné le rôle essentiel des batteries dans la réduction de l'empreinte carbone des véhicules électriques, sachant que la production de batteries peut être un secteur à forte intensité d'émissions et représenter une part importante des émissions des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie ;
- Examiné la possibilité de réduire les émissions dans les corridors de transport multimodal, notamment par l'électrification et l'utilisation d'énergies renouvelables dans le secteur ferroviaire et de sources d'énergie et de carburants sobres en carbone dans le transport routier de marchandises ;
- Recommandé que l'élaboration de la Stratégie soit coordonnée avec les initiatives existantes, telles que le Programme de percées pour le transport routier et les initiatives « Accelerating to Net Zero » (Accélérer le passage au zéro émission nette) et « Race to Zero for Freight » (Course au zéro pour le transport de marchandises), afin de produire des synergies.

43. Le WP.5 s'est dit satisfait d'avoir pu examiner le projet de stratégie et y contribuer à ce stade précoce des préparatifs. Il s'est félicité d'avoir été rejoint pour cette discussion, conformément à son rôle et à son mandat de groupe de réflexion sur les dernières tendances et évolutions dans le domaine des transports, par un large éventail d'autres parties prenantes,

notamment des organismes non gouvernementaux, des organisations internationales partenaires et des acteurs du secteur privé.

44. Concernant son propre rôle, le Groupe de travail a mis en avant les importants efforts déjà entrepris au titre de plusieurs de ses rubriques thématiques et à l'appui des approches fondées sur le principe « éviter-changer-améliorer » et d'autres méthodes d'adaptation aux changements climatiques, notamment :

a) Les travaux menés au titre de sa rubrique thématique 1 sur le développement des réseaux ou liaisons de transport, consistant à promouvoir la gestion des corridors de transport multimodal ;

b) Les travaux menés au titre de sa rubrique thématique 2 sur les transports et les changements climatiques, dont ceux du Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (GE.4) qui, entre autres, produisait des cartes SIG illustrant les prévisions d'impact des changements climatiques sur les infrastructures de transport dans le cadre de la plateforme de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) ;

c) Les travaux menés au titre de sa rubrique thématique 3 (« Mobilité urbaine, cyclisme, transports publics et durabilité »), dont ceux du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (GE.5) ; et

d) Les travaux menés au titre de sa rubrique thématique 5 (« Évaluation et suivi des questions nouvelles ») visant à faire le point sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge.

45. Le Groupe de travail a également appelé l'attention sur les outils élaborés sous son égide, comme la plateforme des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) qui, parmi trois éléments d'évaluation, comporte un volet « durabilité environnementale », prévoyant une série d'indicateurs conçus pour aider les États à comprendre et à évaluer les mesures propres à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques et les émissions sonores, compte tenu de la répartition modale, de la part des carburants de remplacement, de l'âge moyen de la flotte, etc.

46. Le Groupe de travail a en outre recommandé que l'aspect « adaptation » et, partant, ses travaux sur l'adaptation des transports aux changements climatiques soient pris en considération dans la Stratégie. Cela a été jugé d'autant plus essentiel que des mesures d'adaptation inadéquates pouvaient avoir des effets négatifs sur les efforts d'atténuation. À l'inverse, il était important de prendre en compte les objectifs d'atténuation dans les travaux d'adaptation.

47. Le Groupe de travail a recommandé de faire figurer dans la liste des priorités de la Stratégie ses initiatives visant à atténuer les changements climatiques imputables aux transports et a demandé à sa Présidente et au secrétariat de les communiquer à la Présidente et au secrétariat du CTI.

48. Le secrétariat a fait savoir que les représentants du WP.5 désirant communiquer par écrit d'autres réactions et observations à inclure éventuellement dans la future Stratégie du CTI pouvaient le faire avant le 30 septembre 2023.

C. Atténuation des effets des changements climatiques : outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur de la Commission économique pour l'Europe

49. Le Groupe de travail a été informé par le secrétaire du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie des dernières activités relatives aux futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS). Celui-ci a brièvement présenté l'application de l'outil ForFITS tel qu'il est utilisé dans le cadre des études de la performance environnementale réalisées par la Division de l'environnement de la CEE en Azerbaïdjan et en Arménie. Il a également été question d'un projet concret d'autopartage et de covoiturage mis en œuvre au Tadjikistan, au Kazakhstan et au Kirghizistan par la Division des transports durables de la CEE. L'orateur a ajouté que ForFITS était ouvert aux partenariats avec d'autres initiatives et se prêtait à un élargissement

de sa gamme d'activités, qu'il s'agisse d'héberger le prototype de site Web de l'initiative de plateforme commune de données sur les transports ou de développer une relation plus étroite avec l'initiative MobiliseYourCity et son « Calculateur d'émissions ».

50. Le WP.5 a remercié le secrétariat pour les informations fournies et a demandé à être tenu au courant de l'évolution de la situation à sa prochaine session.

VII. Sûreté des transports intérieurs (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel WP.5 (2023) n° 3

51. Un atelier sur les cybermenaces pesant sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, organisé au titre des sous-programmes de la CEE sur les transports durables et l'énergie durable, s'est déroulé dans le cadre du Forum annuel 2023 de la CEE sur la sûreté des transports intérieurs. Cette manifestation a réuni des intervenants représentant diverses parties prenantes, notamment le secrétaire du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (WP.29/GRVA), le secrétaire du Groupe d'experts des systèmes de production moins polluante d'électricité, l'Institute for Security and Safety GmbH (Université des sciences appliquées de Mannheim), l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Continental Automotive Technologies GmbH, ainsi que les autorités compétentes en matière de cybersécurité des Pays-Bas et de la Türkiye.

52. L'atelier a fourni une enceinte permettant :

- De susciter une prise de conscience accrue quant à la diversité et à la complexité des cybermenaces qui pèsent sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, ainsi qu'aux conséquences systémiques que ces menaces peuvent avoir pour le réseau électrique dans son ensemble ;
- D'échanger des points de vue, des idées et des expériences nationales sur la manière de mieux détecter, prévenir et gérer ces menaces et vulnérabilités ;
- De tirer des enseignements des bonnes pratiques appliquées par les constructeurs de véhicules électriques, conformément aux exigences harmonisées au niveau mondial concernant les véhicules ;
- De définir les prochaines étapes possibles et les mesures d'atténuation à prendre dans ce domaine par les États membres et les autres parties concernées, avec l'appui des sous-programmes de la CEE sur les transports durables et l'énergie durable.

53. Les intervenants et les participants ont fait le point sur les diverses cybermenaces qui pèsent sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, ainsi que sur les interactions entre ces menaces et le réseau électrique au sens large, et ils ont recensé les mesures préventives que peuvent prendre les États et les autres acteurs concernés. Les intervenants ont expliqué comment des acteurs malveillants pourraient tenter de compromettre des éléments essentiels des véhicules électriques, tels que la gestion de la batterie, le module de commande du véhicule (système de freinage ou de contrôle de la vitesse) ou le système de recharge, ce qui entraînerait des risques importants pour la sécurité du conducteur, le fonctionnement du véhicule et la sécurité des données des passagers. Le Secrétaire du GRVA a donné un aperçu des mesures prises sur le plan réglementaire pour préparer le secteur automobile à de tels risques, notamment la réalisation d'évaluations au niveau des produits (véhicules) et la mise en place de nouvelles exigences en matière de collecte et de communication de données pour soutenir les enquêtes de criminalistique et la cartographie systématique par les autorités des tentatives d'attaques et des attaques réussies. Il a été noté que divers éléments de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, dont les bornes de recharge, les réseaux et les systèmes dorsaux qui gèrent les opérations de recharge et les données des utilisateurs, sont tout autant vulnérables aux cybermenaces potentielles, car les pirates informatiques pourraient exploiter les faiblesses des mécanismes d'authentification et des canaux de communication pour interférer avec les processus de recharge ou pour obtenir un accès non autorisé aux données des utilisateurs. Enfin, il a été mentionné qu'en raison de son intégration étroite dans le réseau électrique au sens large,

l'infrastructure de recharge des véhicules électriques pouvait ouvrir la voie par mégarde à des cyberattaques sur l'infrastructure du réseau proprement dit, avec des conséquences considérables, notamment l'instabilité du réseau électrique, des perturbations et d'éventuelles coupures d'électricité.

54. S'agissant des mesures d'atténuation des cybermenaces que pourraient prendre les États et les autres parties concernées, les participants ont eu un échange de vues sur la possibilité d'introduire des mesures de sécurité et des protocoles d'authentification renforcés et de procéder régulièrement à des audits de sécurité. L'accent a également été mis sur la nécessité de renforcer la coopération entre les différentes parties prenantes (que ce soit au niveau des pouvoirs publics, des organes responsables de la réglementation, des constructeurs automobiles, des fournisseurs d'infrastructures de recharge ou des experts en cybersécurité), de mettre au point des systèmes de surveillance en temps réel et d'améliorer les capacités de réponse aux incidents.

55. Le Groupe de travail s'est félicité de la tenue de l'atelier consacré aux cybermenaces pesant sur les bornes de recharge des véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, ainsi que sur le réseau électrique dans son ensemble. Il a également apprécié l'approche multidisciplinaire adoptée et la coopération étroite entre les sous-programmes Transports durables et Énergie durable de la CEE, et a engagé le secrétariat à poursuivre la coopération dans ce domaine.

56. Le Groupe de travail s'est félicité de la prise de conscience accrue de la diversité et la complexité des cybermenaces pesant sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, ainsi que des conséquences systémiques qui peuvent en découler pour le réseau électrique dans son ensemble, et de l'échange de points de vue, d'idées et d'expériences nationales sur les moyens de mieux détecter, prévenir et gérer ces menaces et ces vulnérabilités.

57. Le Groupe de travail a également souligné la nécessité pour les gouvernements de se tenir au fait des dernières tendances et pratiques dans ce domaine et a décidé que la question de la sûreté des transports intérieurs devrait continuer d'être traitée tous les deux ans dans le cadre de son programme de travail, en alternance avec des débats thématiques sur la mobilité urbaine ou des discussions interrégionales d'actualité.

58. La note de réflexion, le programme et l'ensemble des exposés présentés au cours de l'atelier sont disponibles à l'adresse <https://unece.org/info/events/event/381119>.

VIII. Mobilité urbaine, cyclisme, transports publics et durabilité (point 7 de l'ordre du jour)

59. Le secrétariat a fait part des progrès réalisés dans l'exécution du mandat du Groupe d'experts. Des informations sur le travail accompli en vue de la mise en place du réseau cyclable régional de la CEE ont été présentées, de même que sur l'élaboration d'un guide pour la conception d'un réseau cyclable national, qui vise à aider les pays à prendre les mesures nécessaires pour mettre effectivement en place des réseaux cyclables. Des informations ont également été communiquées au sujet des éléments de l'infrastructure cyclable et de la signalisation routière devant faire l'objet d'un accord et de l'élaboration de définitions communes, ainsi que des incidences et des solutions à prévoir pour le cadre réglementaire international actuel en matière de sécurité routière.

60. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès réalisés par le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (WP.5/GE.5) dans l'accomplissement de son mandat et a déclaré en attendre avec intérêt le rapport final à sa session annuelle de 2024.

IX. Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable (point 8 de l'ordre du jour)

A. Tendances et difficultés concernant les transports routiers, les transports ferroviaires et les transports par voie navigable

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2022/2 ; ECE//TRANS/WP.5/2022/4

61. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Présidente a rappelé au Groupe de travail qu'à sa trente-cinquième session il avait demandé que sa prochaine publication de la série « Transport Trends and Economics » (Tendances et économie des transports) soit consacrée aux tendances générales et aux évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge. La Présidente a indiqué qu'à la suite de cette demande, le secrétariat, avec le concours d'un consultant externe, avait établi un projet de publication qui figurait dans les documents ECE/TRANS/WP.5/2023/4, ECE/TRANS/WP.5/2023/5, ECE/TRANS/WP.5/2023/6, ECE/TRANS/WP.5/2023/7 et ECE/TRANS/WP.5/2023/8. Ce projet de publication a été présenté en détail par le consultant chargé de son élaboration, après quoi des États membres de la CEE ont fait une série d'interventions et d'exposés portant sur des études de cas nationales et des exemples de bonnes pratiques à intégrer dans la version définitive de la publication.

62. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction le travail effectué par le secrétariat et le consultant extérieur sur le projet de publication relatif aux tendances générales et aux évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge qui, une fois achevé, devrait être diffusé en tant que publication de la série Tendances et économie des transports pour 2024 (sous forme à la fois numérique et imprimée, dans les trois langues de travail de la CEE). Le WP.5 s'est également félicité des contributions reçues de toute la région de la CEE, notamment de l'Azerbaïdjan, du Tadjikistan, de la Türkiye, des États-Unis d'Amérique, des Pays-Bas (Royaume des) et de la Suède, concernant les faits nouveaux en matière d'électromobilité et de recharge des véhicules électriques, et a invité les autres gouvernements intéressés à faire parvenir par écrit de nouvelles contributions avant le 30 septembre 2023. Il a demandé au secrétariat de faire état de ces faits nouveaux dans le texte final de la publication, en citant des études de cas et des exemples nationaux.

63. En outre, le Groupe de travail a constaté que, pour faire avancer les travaux sur la mobilité électrique, il faudrait créer une équipe spéciale informelle chargée de piloter et de coordonner les activités liées à l'évolution des véhicules électriques et de leurs infrastructures de recharge, tant au sein de la CEE (dans ses différents sous-programmes) qu'en collaboration avec d'autres institutions. À cette fin, il a été demandé au secrétariat du WP.5 d'élaborer avec la Présidente un projet de mandat pour cette équipe spéciale, en étroite concertation avec les autres groupes de travail concernés et les groupes intergouvernementaux compétents de la Division de l'énergie durable de la CEE, et de le soumettre au CTI pour examen et adoption éventuelle à sa prochaine session annuelle.

64. La note de réflexion, le programme et l'ensemble des exposés présentés lors du débat thématique sur les tendances générales et les faits nouveaux concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge sont disponibles à l'adresse <https://unece.org/info/events/event/381119>.

B. Tendances et économie des transports sur la période 2023-2024

65. Aucune information n'a été communiquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

C. Assistance technique aux pays en transition

1. Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables

66. Le WP.5 a noté que la plateforme d'utilisateurs SITCIN avait été mise en place et a invité le secrétariat à envisager la possibilité de la rendre également disponible dans les autres

langues de travail de la CEE, à savoir le français et le russe, ce qui permettrait d'en élargir la portée géographique. En même temps, le WP.5 est convenu que, compte tenu des premières réactions des utilisateurs, le secrétariat continuerait d'adapter la plate-forme pour répondre à leurs besoins précis.

2. Assistance technique du Conseiller régional

Document(s) : Document informel WP.5 (2023) n° 5

67. Le Conseiller régional de la Division des transports durables de la CEE a informé le WP.5 des activités d'assistance technique menées par la CEE au profit des pays en transition (document informel n° 5). De plus amples informations ont été communiquées sur la mise en œuvre d'un projet de renforcement des capacités visant à améliorer les systèmes nationaux de sécurité routière en Bosnie-Herzégovine et en Serbie en fournissant une analyse approfondie des accidents de la route dans ces pays. Le projet est financé par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière. Le Groupe de travail a pris note de ces informations. Il a demandé au Conseiller régional de rendre compte à la prochaine session des faits nouveaux concernant l'assistance technique aux pays en transition.

3. Appui aux pays en développement sans littoral

68. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des résultats de la réunion consacrée à l'examen régional euro-asiatique de haut niveau du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, organisée conjointement par la CEE, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et la CESAP à Bangkok les 22 et 23 août 2023, qui avait abouti à l'adoption d'un document final intitulé « Appel à l'action euro-asiatique », comprenant une évaluation des progrès réalisés au niveau régional et une série de recommandations précises qui serviront de contributions de fond aux préparatifs de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral à Kigali en juin 2024.

69. Le WP.5 a remercié le secrétariat pour les informations fournies et a demandé à être tenu au courant de l'évolution de la situation à sa prochaine session.

D. Analyse des statistiques de la CEE sur les transports

70. Le Groupe de travail a été informé des récentes activités du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6). Il a été question de deux publications biennales du WP.6 publiées en 2023 (Statistiques des transports intérieurs pour l'Europe et l'Amérique du Nord, et Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord) qui visent à diffuser des informations essentielles sur les transports. Le secrétariat a indiqué qu'il était procédé à des recensements périodiques et qu'une collecte de données était prévue en 2025 pour le réseau E de routes, voies ferroviaires et voies navigables intérieures. Plusieurs initiatives récentes, notamment la collecte de statistiques sur les métros et les tramways et de données sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques, ont également été mentionnées. Le secrétariat a aussi annoncé qu'un microsite consacré aux objectifs de développement durable (ODD) était en cours de mise au point pour aider à suivre les progrès accomplis par les États membres de la CEE dans la réalisation des ODD liés aux transports.

71. Le WP.5 a exprimé ses remerciements pour les informations fournies et a demandé à être tenu au courant de l'évolution de la situation à sa prochaine session.

X. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : E/RES/2022/2 ; ECE/TRANS/WP.5/2011/2 ; ECE/TRANS/WP.5/2023/9

72. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a noté qu'à sa quatre-vingt-cinquième session annuelle (février 2023), le Comité des transports intérieurs (CTI) avait demandé que, compte tenu de l'adoption de son mandat révisé par le Conseil économique et social (E/RES/2022/2) et pour garantir la bonne exécution de sa Stratégie à l'horizon 2030, son mandat et son règlement intérieur et ceux de ses groupes de travail soient entièrement harmonisés.

73. En réponse à cette demande, la Présidente, en étroite coordination avec le secrétariat, avait établi le document ECE/TRANS/WP.5/2023/9, contenant une analyse de la mesure dans laquelle le mandat et le règlement intérieur du WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/2011/2, annexe I) pourraient être alignés avec ceux du CTI. Le Groupe de travail a examiné la proposition et a souscrit aux modifications apportées. Il a demandé à son secrétariat de soumettre au CTI, pour adoption, les propositions d'amendements à son mandat et son règlement intérieur. Le mandat et le règlement intérieur adoptés par le WP.5 figurent aux annexes I et II du présent rapport.

XI. Rapport d'évaluation du Groupe de travail pour la période 2020-2023 et versions actualisées du programme de travail biennal et du programme de travail à long terme (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/66 (annexe II) ; ECE/EX/1 ; ECE/TRANS/WP.5/2023/10

74. Au titre de ce point de l'ordre du jour, conformément au programme de travail biennal et au programme de travail à long terme adoptés par le Groupe de travail à sa trente-deuxième session annuelle en septembre 2019 (ECE/TRANS/WP.5/66, annexe II), la Présidente du WP.5 a présenté, avec le concours du secrétariat, un rapport d'évaluation portant sur la période 2020-2023 ainsi qu'un nouveau programme de travail biennal pour 2024-2025 et un programme de travail à long terme actualisé figurant dans le document ECE/TRANS/WP.5/2023/10.

75. Le WP.5 a remercié la Présidente et le secrétariat d'avoir établi le rapport d'évaluation portant sur la période 2020-2023 ainsi qu'un nouveau programme de travail biennal pour 2024-2025 et un programme de travail à long terme actualisé, prenant en considération les activités en cours et celles qu'il est prévu d'entreprendre dans le cadre du WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/2023/10). Après examen, le Groupe de travail a constaté qu'il avait obtenu des résultats tangibles au cours de la période considérée et a approuvé son nouveau programme de travail biennal (figurant à l'annexe III du présent rapport).

76. Il a en outre considéré que ce document servait de contribution au quatrième cycle d'examen du mandat des groupes de travail par leur comité sectoriel de tutelle, engagé par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session annuelle, comme suite à la réforme de 2005 de la CEE (ECE/EX/1).

XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

77. Aucune autre question n'a été soulevée.

XIII. Date de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour)

78. Le Groupe de travail a été informé que sa trente-septième session se tiendrait en principe à Genève du 25 au 27 septembre 2024.

XIV. Adoption des principales décisions (point 13 de l'ordre du jour)

79. Le Groupe de travail a adopté ses décisions. Il a ensuite chargé le secrétariat d'établir, en coopération avec la Présidente, la version définitive du rapport de la session.

Annexe I

Mandat du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (ci-après « le WP.5 ») agit dans le cadre des politiques de l'Organisation des Nations Unies et de la Commission économique pour l'Europe (ci-après « la CEE ») et sous la supervision générale de son organe de tutelle, le Comité des transports intérieurs (ci-après « le CTI »), conformément au mandat de la CEE (E/ECE/778/Rev.5) et du CTI (E/RES/2022/2 ; ECE/TRANS/316/Add.2).
2. Le WP.5 s'acquitte de ses tâches conformément aux Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement de groupes de travail sous l'égide de la CEE, telles qu'elles ont été approuvées par le Comité exécutif de la CEE à sa quatrième réunion, le 14 juillet 2006 (ECE/EX/1). Ces directives définissent le statut et les caractéristiques du Groupe de travail, notamment son mandat et la prolongation de celui-ci, qui devraient faire l'objet d'un examen tous les cinq ans, sa composition et les personnes assurant la présidence et la vice-présidence, ses méthodes de travail, ainsi que son secrétariat, qui est assuré par la Division des transports durables de la CEE.
3. Sur le fond, le WP.5 examine les questions relatives au développement des réseaux et liaisons de transport et aux données sur les infrastructures, aux liens entre transports et changements climatiques, à la mobilité durable, notamment en milieu urbain, et à la sécurité des transports intérieurs. Il assure également le suivi et l'évaluation continus des questions émergentes et de la réalisation des objectifs de développement durable.
4. Pour mener à bien ce mandat, le WP.5 doit :
 - a) Examiner les tendances générales de l'évolution et de la politique des transports et analyser des aspects particuliers de l'économie des transports, notamment le développement des transports durables dans la région de la CEE et au-delà, compte tenu :
 - i) Du Programme de développement durable à l'horizon 2030, dans lequel les transports durables sont associés à plusieurs des objectifs de développement durable et des cibles correspondantes, ainsi que de l'importance du rôle des transports dans l'action climatique, telle qu'elle est reconnue dans l'Accord de Paris et dans la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 ;
 - ii) Des développements en cours dans les États membres, en suivant l'évolution actuelle du secteur des transports afin de recenser, d'encourager et de faire connaître les exemples positifs de l'amélioration de la durabilité des transports intérieurs ;
 - b) Favoriser les échanges de données et d'informations entre les pays sur l'évolution des politiques de transport, en particulier concernant les transports intérieurs dans la région de la CEE, afin de faire le point sur les tendances et évolutions des transports à moyen et à long terme et d'en assurer le suivi ;
 - c) Renforcer les mesures actuellement prises aux fins de la mise en service des corridors de transport dans la région de la CEE et au-delà en améliorant-la coordination et l'intégration intermodales tout en tenant compte, d'une part, de la pertinence des accords de la CEE relatifs aux infrastructures (AGR, AGC, AGTC et son protocole, AGN) et des projets de la CEE en cours (TEM, TER) et, d'autre part, des instruments destinés à faciliter le transport adoptés à l'appui de la planification du réseau de transport paneuropéen ;
 - d) Suivre l'évolution des corridors de transport situés dans la région de la CEE ou reliant celle-ci à des régions voisines, en coopération avec la Commission européenne et d'autres organisations gouvernementales ou non gouvernementales internationales et d'autres commissions régionales de l'ONU. Dans ce cadre, le WP.5 travaille sur la résilience des réseaux de transport face aux changements climatiques et contribue à l'élaboration de critères liés à la résilience pour les instruments juridiques de l'ONU relatifs aux infrastructures ;

e) Servir de plateforme régionale et interrégionale pour l'échange d'informations sur les dernières tendances et évolutions en matière de mobilité urbaine, de transports publics et d'infrastructures cyclables, en organisant des séminaires d'information et en produisant des ressources documentaires, ainsi qu'en définissant des paramètres utiles applicables aux infrastructures cyclables et en assurant leur suivi ;

f) Servir de plateforme pour l'échange d'informations relatives aux menaces et aux risques auxquels font face les transports intérieurs et organiser des réunions ciblées, s'il y a lieu ;

g) Inviter les représentantes et représentants des organisations d'intégration économique régionale et des organisations intergouvernementales et non gouvernementales à participer à ses réunions, à titre consultatif, pour l'examen de toute question les intéressant particulièrement ;

h) Sur demande ou s'il y a lieu, organiser des ateliers, des séminaires ou des tables rondes dans ses domaines de compétence et à l'appui d'activités précises ;

i) Veiller à la transparence des séances ;

j) Prendre des mesures pour maintenir les liens nécessaires avec les autres organes de l'ONU, en particulier les autres commissions régionales, et les institutions spécialisées. Le WP.5 devrait par ailleurs collaborer étroitement avec les autres organes subsidiaires du CTI ainsi qu'avec les autres organes de la CEE sur les questions d'intérêt commun.

Annexe II

Règlement intérieur du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5)

Chapitre I Participation

Article premier

a) Sont participants de plein droit les membres de la CEE visés au paragraphe 7 du mandat de la CEE (document E/ECE/778/Rev.5).

b) Les autres pays non membres de la CEE, conformément au paragraphe 11¹ du mandat de la CEE, peuvent, sur invitation du secrétariat ou à leur demande, participer à titre consultatif aux séances publiques du WP.5 sur toute question présentant un intérêt particulier pour ces pays.

c) Conformément aux paragraphes 12² et 13³ du mandat de la CEE, les institutions spécialisées, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif par le Conseil économique et social peuvent, après en avoir notifié le secrétariat, participer à titre consultatif au sein du WP.5 à l'examen qu'il pourra consacrer à toute question présentant un intérêt pour lesdites institutions ou organisations.

d) Les organisations non gouvernementales qui ne sont pas dotées du statut consultatif par le Conseil économique et social peuvent, sous réserve de l'approbation du WP.5 et du respect des principes énoncés dans les parties I et II de la résolution 1996/31 du Conseil économique et social, participer à titre consultatif aux discussions que le WP.5 pourra consacrer à toute question présentant un intérêt pour ces organisations.

e) Les consultations avec les institutions spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) sont menées conformément à l'article 51 du Règlement intérieur de la CEE.

f) Les consultations avec les organisations non gouvernementales sont menées conformément aux articles 52 et 53 du Règlement intérieur de la CEE. Les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif en vertu de l'alinéa c) sont assimilées à des organisations non gouvernementales inscrites sur la liste.

Chapitre II Sessions

Article 2

Les sessions ont lieu aux dates fixées par le secrétariat de la CEE.

¹ Par. 11 : « La Commission invitera tout Membre de l'Organisation des Nations Unies qui n'est pas membre de la Commission à participer, à titre consultatif, à l'examen qu'elle pourra consacrer à toute question présentant un intérêt particulier pour ce pays non membre. ».

² Par. 12 : « La Commission invitera des représentants d'institutions spécialisées et pourra inviter les représentants de toute organisation intergouvernementale à participer, à titre consultatif, aux discussions qu'elle consacrera à toute question présentant un intérêt particulier pour ces institutions ou organisations, suivant la pratique du Conseil économique et social. ».

³ Par. 13 : « La Commission prendra toutes mesures utiles pour instaurer un régime de consultations avec les organisations non gouvernementales qui ont été dotées du statut consultatif par le Conseil économique et social, conformément aux principes approuvés par le Conseil à cet effet et qui sont énoncés dans les parties I et II de la résolution 1996/31 du Conseil. ».

Article 3

Les sessions ont ordinairement lieu à l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG), en Suisse. Le WP.5 peut, avec l'accord du Comité des transports intérieurs, tenir une session particulière ailleurs. Dans ce cas, les règles et règlements pertinents de l'ONU sont applicables.

Article 4

a) Quarante-deux (42) jours au moins avant le commencement d'une session, le secrétariat affiche la date d'ouverture de celle-ci et un exemplaire de l'ordre du jour provisoire sur la page Web de la CEE consacrée au WP.5, dans toutes les langues officielles de la CEE.

b) Les documents de base relatifs à chacune des questions inscrites à l'ordre du jour provisoire d'une session sont disponibles sur la page Web de la CEE consacrée au WP.5 au plus tard quarante-deux jours avant l'ouverture de la session ; toutefois, dans des cas exceptionnels et à condition que les raisons en soient données par écrit, le secrétariat peut communiquer ces documents vingt et un jours au plus tard avant l'ouverture de la session. Sur demande, des copies papier peuvent être communiquées avant l'ouverture de la session. Dans des cas exceptionnels, le secrétariat peut distribuer les documents de base au cours de la session, auquel cas ces derniers ne pourront faire l'objet que d'un examen préliminaire, sauf décision contraire du WP.5.

c) Tout(e) participant(e) peut également soumettre des documents informels après consultation du secrétariat, avant ou pendant une session. Ces documents informels doivent avoir un rapport avec les questions inscrites à l'ordre du jour adopté de la réunion correspondante. Autant que possible, ces documents seront mis à disposition sur la page Web de la CEE consacrée au WP.5.

Chapitre III Ordre du jour

Article 5

L'ordre du jour provisoire de chaque session du WP.5 est élaboré par le secrétariat en liaison autant que possible avec le (la) Président(e) ou le (la) Vice-Président(e) (agissant en tant que Président(e)) du WP.5.

Article 6

L'ordre du jour provisoire d'une session du WP.5 peut comprendre :

- a) Des questions résultant des travaux de sessions antérieures du WP.5 ;
- b) Des questions proposées par la CEE ou le Comité des transports intérieurs ;
- c) Des questions proposées par tout membre de la CEE ;
- d) Des questions proposées par tout participant du WP.5 ayant trait au programme de travail du WP.5 ;
- e) Toute autre question que le (la) Président(e) ou le(s) Vice-Président(e)(s) du WP.5 ou le secrétariat juge(nt) opportun d'y faire figurer.

Article 7

Le premier point de l'ordre du jour provisoire de chaque session est l'adoption de l'ordre du jour.

Article 8

L'ordre dans lequel sont examinés les différents points de l'ordre du jour peut être à tout moment modifié, au cours de la session, par le WP.5.

Chapitre IV Représentation

Article 9

Les membres de la CEE et les autres participants tels que définis à l'article premier sont représentés aux sessions du WP.5 par un(e) représentant(e).

Article 10

Le (la) représentant(e) peut se faire accompagner par des représentant(e)s suppléant(e)s ou des conseillers (conseillères) ; en cas d'absence, il (elle) peut être remplacé(e) par un(e) représentant(e) suppléant(e).

Article 11

Les noms des représentant(e)s, des représentant(e)s suppléant(e)s, des conseillers (conseillères) sont communiqués au secrétariat de la CEE avant la tenue de la session. Une liste nominative de toutes les personnes ayant participé à la session est dressée par le secrétariat et mise à disposition au cours de la session.

Chapitre V Personnes assurant la présidence et la vice-présidence

Article 12

Tous les deux ans, à la fin de la dernière réunion de la seconde année, le WP.5 élit à sa présidence un État parmi les États membres de la CEE, pour un maximum de deux mandats consécutifs et jusqu'à l'entrée en fonctions de son successeur. Le (La) Président(e) est le (la) représentant(e) de l'État élu. À la même réunion, le Comité élit également jusqu'à deux États membres de la CEE dont les représentant(e)s deviennent Vice-Président(e)s pour la même période. Si le (la) Président(e) est absent(e) d'une session ou d'une partie de la session, celui-ci (celle-ci) désignera l'un des deux Vice-Président(e)s pour assumer la présidence.

Si le (la) Président(e) ou un(e) des Vice-Président(e)s cesse de représenter son État, le nouveau (la nouvelle) représentant(e) de cet État devient le nouveau (la nouvelle) Président(e) ou Vice-Président(e) jusqu'au terme de la période en cours. Si le (la) Président(e) ou un(e) des Vice-Président(e)s se trouve dans l'impossibilité de continuer à exercer ses fonctions, son (sa) suppléant(e) devient le nouveau (la nouvelle) Président(e) ou Vice-Président(e) jusqu'au terme de la période en cours.

Article 13

Si le (la) Président(e) cesse de représenter un membre de la CEE ou n'est plus en mesure de continuer à exercer ses fonctions, un(e) des Vice-Président(e)s, désigné(e) par le WP.5, assume la présidence jusqu'au terme de la période en cours. Dans ce cas, ou si l'un(e) des Vice-Président(e)s cesse de représenter un membre de la CEE, ou n'est plus en mesure de continuer à exercer ses fonctions, le WP.5 élit un(e) autre Vice-Président(e) pour la période de temps restant à courir.

Article 14

Le (la) Vice-Président(e) agissant en qualité de Président(e) a les mêmes pouvoirs et exerce les mêmes fonctions que le (la) Président(e).

Article 15

Le (la) Président(e) prend part au WP.5 en tant que tel (telle) et non en tant que représentant(e) de son État. Le WP.5 admet alors qu'un(e) représentant(e) suppléant(e) représente ce(te) participant(e) et exerce son droit de vote.

Chapitre VI Secrétariat

Article 16

Le (la) Secrétaire exécutif (exécutive) agit ès qualités à toutes les sessions du WP.5. Il (elle) peut désigner un autre membre du secrétariat pour le (la) remplacer.

Article 17

Le secrétariat, agissant dans le cadre de la Division des transports de la CEE, prend toutes les dispositions nécessaires en vue de l'organisation et de la tenue des sessions du WP.5.

Article 18

Pendant les sessions, le secrétariat aide le WP.5 à se conformer au présent Règlement intérieur.

Article 19

Le secrétariat peut présenter, en accord avec le (la) Président(e), des exposés oraux ou écrits sur toute question examinée.

Chapitre VII Conduite des débats

Article 20

Le (La) Président(e) peut déclarer la séance ouverte et permettre que le débat commence lorsqu'un cinquième au moins des membres du Comité sont présents. La présence d'un cinquième des États membres de la CEE est requise pour la prise de toute décision.

Article 21

En règle générale, le WP.5 se réunit en séance publique. Il peut décider qu'une ou plusieurs séances déterminées se tiendront en privé.

Article 22

Le (la) Président(e) du WP.5 prononce l'ouverture et la clôture de chaque session, dirige les débats, assure l'application du présent Règlement, donne la parole, met les questions aux voix et proclame les décisions. Il (elle) peut également rappeler un orateur à l'ordre lorsque celui-ci s'écarte du sujet de la discussion. Il (elle) peut limiter le temps de parole de chaque orateur.

Article 23

À la fin de chaque session, le WP.5 adopte une liste des principales décisions, le rapport complet et détaillé étant distribué ultérieurement pour présentation d'observations sur les points autres que ceux figurant dans la liste devant être établie par le secrétariat et le (la) Président(e).

Article 24

Le (la) Président(e) peut décider, en consultation avec le secrétariat, de réduire la longueur d'une session ou la reporter en cas de force majeure.

Article 25

Les articles 29 à 32 et 34 à 37⁴ du Règlement intérieur de la CEE sont applicables *mutatis mutandis*.

Article 26

Chaque représentant a le droit de déclarer sa position et peut demander qu'elle soit reflétée, sous une forme résumée, dans le rapport de la session.

Chapitre VIII**Vote****Article 27**

Les membres de la CEE disposent chacun d'une voix.

Article 28

Les décisions du Groupe de travail sont normalement prises par consensus. À défaut, elles le sont à la majorité des membres à part entière présents et votants. Aux fins du présent Règlement, l'expression « membres présents et votants » s'entend des membres votant pour ou contre. Les membres qui s'abstiennent de voter sont considérés comme non votants.

Article 29

Le vote et les élections des personnes assurant la présidence et la vice-présidence se font conformément aux articles 41 à 43⁵ du Règlement intérieur de la CEE.

⁴ Art. 29 : Au cours de la discussion de toute question, un représentant peut introduire une motion d'ordre. Dans ce cas, le (la) Président(e) prend immédiatement une décision. Si elle est contestée, le (la) Président(e) la soumet aussitôt au vote de la Commission. Cette décision reste acquise si la majorité ne se prononce pas contre elle.

Art. 30 : Au cours de la discussion de toute question, un(e) représentant(e) peut demander l'ajournement du débat. Cette motion a priorité. Outre son auteur, un(e) représentant(e) est autorisé(e) à prendre la parole pour l'appuyer et un autre pour en demander le rejet.

Art. 31 : Un(e) représentant(e) peut, à tout moment, demander la clôture du débat, même si un(e) autre représentant(e) a manifesté le désir de prendre la parole. Deux représentant(e)s au plus peuvent être autorisé(e)s à intervenir pour s'opposer à la clôture.

Art. 32 : Le (la) Président(e) consulte la Commission sur la motion de clôture. Si la Commission approuve la motion, le (la) Président(e) prononce la clôture du débat.

Art. 34 : Les motions et résolutions importantes sont mises aux voix dans l'ordre où elles ont été présentées, à moins que la Commission n'en décide autrement.

Art. 35 : Lorsqu'un amendement comporte une révision, une addition ou une suppression intéressant une proposition, la Commission vote d'abord sur cet amendement et, s'il est adopté, vote ensuite sur la proposition modifiée.

Art. 36 : Si deux ou plusieurs amendements à une proposition sont présentés, la Commission vote d'abord sur celui qui s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition primitive. Elle vote ensuite, s'il y a lieu, sur l'amendement qui, après celui-ci, s'éloigne le plus de ladite proposition, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les amendements aient été mis aux voix.

Art. 37 : La Commission peut décider, à la demande d'un(e) représentant(e), qu'une motion ou résolution sera mise aux voix par sections. Dans ce cas, le texte constitué par l'ensemble des sections adoptées est ensuite mis aux voix dans son ensemble.

⁵ Art. 41 : Les votes de la Commission ont lieu normalement à main levée. Si un(e) représentant(e) demande qu'il soit procédé à un scrutin par appel nominal, il en sera ainsi fait, et les noms des membres seront appelés dans l'ordre alphabétique anglais.

Art. 42 : Toutes les élections se feront au scrutin secret à moins que, en l'absence de toute objection, la Commission ne décide de nommer un ou plusieurs candidats agréés sans procéder à un vote.

Art. 43 : Si, lors d'un vote relatif à une question autre qu'une élection, il y a partage égal des voix, la Commission procède à un second vote à la séance suivante. S'il y a de nouveau partage égal des voix, la proposition est considérée comme rejetée.

Chapitre IX Langues

Article 30

L'anglais, le français et le russe sont les langues de travail du WP.5. Les interventions faites dans l'une des langues de travail sont interprétées dans les deux autres langues.

Chapitre X Équipes de spécialistes

Article 31

S'il le juge nécessaire au bon exercice de ses fonctions, entre les sessions, le WP.5 peut se faire assister dans ses tâches par des équipes de spécialistes (ECE/EX/2010/L.12), dont il définit les attributions et la composition. Il peut leur déléguer tous les pouvoirs qui peuvent leur être nécessaires pour leur permettre de s'acquitter efficacement des travaux à caractère technique qu'il leur confie.

La création de ces organes subsidiaires, la tenue de leurs réunions, ainsi que l'adoption de leurs mandats et règlements intérieurs respectifs, nécessitent l'aval préalable du Comité des transports intérieurs et l'approbation du Comité exécutif.

Les organes subsidiaires consultent les entités mentionnées à l'article premier conformément aux procédures prévues audit article.

Les règles de procédure ci-dessus s'appliquent *mutatis mutandis* à ces groupes à l'exception de celles contenues dans les articles 6, 12 à 15, 24 à 26 et 28 à 30. Les règles particulières ci-après s'appliquent :

- a) L'ordre du jour provisoire est établi par le secrétariat sur la base des orientations ou du mandat donné(es) à l'équipe de spécialistes par le WP.5 ;
- b) Un(e) Président(e) est désigné(e) au début de chaque réunion ;
- c) Les décisions des équipes de spécialistes sont prises sur la base d'un consensus. À défaut, la question est soumise à l'examen du WP.5 afin d'y donner les suites qu'il convient ;
- d) Le rapport de la réunion préparé par le secrétariat est soumis à l'adoption du WP.5 ;
- e) Le secrétariat, en consultation avec le (la) Président(e) du WP.5, peut décider :
 - i) De reporter la réunion si les points prévus à l'ordre du jour ne sont pas suffisamment avancés ;
 - ii) De transformer une équipe de spécialistes en un groupe informel s'il apparaît que le nombre de participants inscrits est insuffisant. Dans ce cas, la réunion n'est pas soumise aux règles du présent Règlement.

Chapitre XI Amendements

Article 32

Tout article du présent Règlement peut être modifié conformément à l'article 28. Toutefois, toute proposition d'amendement affectant les articles 1 et 27 qui irait au-delà des dispositions du mandat de la CEE, notamment celles du paragraphe 11, doit obtenir l'approbation préalable de la Commission.

Annexe III

Programme de travail et cadre d'évaluation pour la période biennale 2024-2025

A. Développement des réseaux ou liaisons de transport

<i>Activités prévues</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 concourt aux efforts entrepris dans le cadre du Comité de coordination CEE/OCE pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, conformément à son mandat et au programme de travail pour 2023-2025. Le WP.5 continue de superviser et d'appuyer la mise en place des liaisons et corridors de transport dans la région de la CEE et celles qui lui sont adjacentes. 	<ul style="list-style-type: none"> Une étude indiquant tous les paramètres techniques relatifs aux infrastructures sur le(s) corridor(s) qui relèvent de la compétence du Comité de coordination est présentée pour examen et observations. Un état des lieux détaillé permettant de cartographier les liaisons manquantes ou les parties du réseau à moderniser, à renouveler ou à réaménager est présenté pour examen et observations. Une analyse des documents de transport unimodal et multimodal utilisés dans le(s) corridor(s) est réalisée et des recommandations sur les solutions de dématérialisation et les normes électroniques sont présentées pour examen et observations. Une analyse des mesures de facilitation du passage des frontières appliquées le long du ou des corridor(s) est examinée. Une proposition visant à uniformiser et à mieux coordonner les horaires et le système de tarification le long des deux corridors est examinée.

B. Transports et changements climatiques

<i>Activités prévues</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le Groupe d'experts enrichit les bases de données en y ajoutant des données sur le climat ainsi que des équipements et activités de transport. Le Groupe d'experts élargit l'analyse des indicateurs climatiques afin d'accroître les connaissances sur les effets futurs des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes sur les équipements et les activités de transport. Le Groupe d'experts recueille et analyse les informations et les données issues de projets nationaux d'adaptation aux changements climatiques en vue de définir les principales vulnérabilités d'équipements particuliers, formule des orientations utiles et facilite la mise en œuvre de projets dans les pays désireux de progresser dans ce domaine. Le Groupe d'experts établit son rapport final sur l'exécution de son mandat. 	<ul style="list-style-type: none"> La base de données de l'OIT est améliorée. De nouveaux indicateurs climatiques sont analysés et des recommandations sont formulées. Des informations et des données provenant de projets nationaux sont collectées et des documents directifs utiles sont élaborés. Un projet est lancé dans au moins un pays désireux de progresser dans l'analyse de l'adaptation des infrastructures aux changements climatiques. Le rapport final est établi et soumis au WP.5. Les contributions du WP.5 à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie du CTI relative aux changements climatiques sont élaborées.

*Activités prévues**Réalisations escomptées*

- Des travaux d'analyse sont menés pour les besoins de l'élaboration de la stratégie du CTI relative aux changements climatiques.

C. Mobilité urbaine durable

*Activités prévues**Réalisations escomptées*

- Le WP.5 aide, par l'intermédiaire de son Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables, à définir un réseau cyclable à l'échelle de la CEE à concevoir sur la base des réseaux nationaux, communique aux États membres des documents directifs pour les aider à développer leurs infrastructures cyclables nationales, et établit des définitions pour différents types d'infrastructures cyclables ainsi que pour la signalisation horizontale et verticale.
- Le WP.5 continue à faire office de plateforme pour l'échange d'informations sur les dernières tendances et nouveautés en matière de mobilité urbaine, organise des ateliers ciblés et formule des recommandations sur les prochaines étapes possibles lorsqu'il est invité à le faire.
- Le Groupe d'experts établit son rapport final sur l'exécution de son mandat.
- Le réseau cyclable de la CEE est mis au point et approuvé.
- Un guide destiné aux États membres sur la conception d'un réseau cyclable national est rédigé.
- Des définitions sont établies sous leur forme définitive puis adoptées.
- Au moins un atelier régional ou interrégional est organisé et les recommandations sur les suites à donner sont adoptées.
- Le rapport final est établi et soumis au WP.5.

D. Données relatives aux infrastructures de transport

*Activités**Réalisations escomptées*

- Le WP.5 continue à gérer l'OIIT, qui est établi sur une plateforme SIG, continue à perfectionner ses fonctionnalités techniques et ses applications, examine les possibilités d'élargir sa portée géographique et informe les États membres, les banques multilatérales de développement (BMD) et les organisations de coopération régionale de sa valeur ajoutée.
- Le WP.5 donne suite aux orientations données par l'ancien groupe d'experts sur la visualisation des données de référence sur la plateforme.
- L'OIIT atteint un niveau de maturité tel que les utilisateurs, les États membres, les BMD et les organisations de coopération régionale sont de plus en plus nombreux à téléverser et à utiliser de nouvelles données et informations.
- Le nombre d'utilisateurs actifs de l'OIIT et sa portée géographique augmentent.
- Au moins une application existante de l'OIIT est perfectionnée ou étoffée et une nouvelle fonctionnalité est mise au point.

E. Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Le WP.5 suit les tendances qui peuvent être observées dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable liés aux transports. • Le WP.5 promeut l'utilisation des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN). • Le WP.5 recense et analyse les nouvelles questions relatives aux transports intérieurs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les tendances font l'objet d'un suivi continu. • Le nombre de pays qui utilisent la plateforme SITCIN.org augmente, de nouvelles versions linguistiques sont mises en ligne et de nouvelles applications adaptées aux besoins exprimés par les utilisateurs sont développées. • Au moins une question supplémentaire a été recensée, et son analyse a commencé.

F. Sûreté et sécurité des transports intérieurs

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Le WP.5 continue à faire office de plateforme pour l'échange d'informations sur les menaces et les risques qui pèsent sur les transports intérieurs, notamment dans les domaines de la cybersécurité et de l'intelligence artificielle, et organise des réunions ciblées selon les besoins. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un échange d'informations efficace est assuré, par exemple à l'occasion d'ateliers et de manifestations de sensibilisation organisés à cet effet.