


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports**
**Groupe d'experts de l'évaluation des changements climatiques
sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements**
Vingt-cinquième session

Genève, 30 et 31 octobre 2023

**Rapport du Groupe d'experts de l'évaluation des effets des
changements climatiques sur les transports intérieurs et de
l'adaptation à ces changements sur sa vingt-cinquième
session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6	2
III. Initiatives relatives à l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et à l'adaptation à ces changements (point 2 de l'ordre du jour)	7–19	2
IV. Changements climatiques et données sur les équipements de transport (point 3 de l'ordre du jour)	20–25	4
V. Projets nationaux et infranationaux en matière d'évaluation des effets des changements climatiques et de définition des besoins d'adaptation des équipements de transport (point 4 de l'ordre du jour)	26–29	6
VI. Base de données sur les mesures d'adaptation (point 5 de l'ordre du jour)	30–33	6
VII. Directives pour la prise en compte des changements climatiques dans les processus de planification et les processus opérationnels (point 6 de l'ordre du jour)	34–43	7
VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)	44–45	8
IX. Date et lieu de la prochaine session (point 8 de l'ordre du jour)	46	8
X. Résumé des principales décisions prises (point 9 de l'ordre du jour)	47	8



I. Participation

1. Le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (ci-après, « le Groupe d'experts ») a tenu sa vingt-cinquième session (la septième session au titre de son nouveau mandat) les 30 et 31 octobre 2023. Cette session, coprésidée par M^{me} Haensel (Allemagne), M^{me} Popescu (France) et M. Kleniewski (Pologne), s'est tenue en présentiel. Cependant, à la demande de la présidence, qui souhaitait que davantage de personnes soient consultées sur certains points de l'ordre du jour, il était aussi possible d'y assister à distance via la plateforme Webex.
2. Des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après ont participé à la session : Allemagne, Canada, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, France, Pologne et Portugal.
3. Des représentants des organisations internationales ci-après étaient présents : Association mondiale de la route (AIPCR), Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER).
4. L'organisation non gouvernementale ci-après était représentée : Union internationale des chemins de fer (UIC).
5. À l'invitation du secrétariat, des experts des organisations ci-après ont participé à la session : Centre national de recherches sur l'atmosphère (NCAR), Climate Sense, Global Alliance of Universities on Climate, initiative JASPERS de la Banque européenne d'investissement (BEI), InnoChance, Oxford Institute for Energy Studies, ProRail, Université de Birmingham et Université de l'Égée.

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

6. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.5/GE.3/49.

Document(s) :

ECE/TRANS/WP.5/GE.3/49

III. Initiatives relatives à l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et à l'adaptation à ces changements (point 2 de l'ordre du jour)

7. Le Groupe d'experts a poursuivi sa réflexion sur les initiatives relatives à l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et à l'adaptation à ces changements afin de déterminer si de nouveaux outils, approches ou méthodes étaient en cours d'élaboration et pourraient être incorporés dans ses activités. À cet égard, l'UIC lui a fourni des informations actualisées sur ses projets ReRa-Rain (concernant la résilience des chemins de fer face aux changements climatiques et, en particulier, aux fortes pluies) et ReRa-Temp (concernant la résilience des chemins de fer face aux changements climatiques et, en particulier, aux températures élevées). L'AIPCR a parlé des aspects économiques de l'adaptation, notamment des approches permettant d'équilibrer les coûts et les bénéfices. La CNUCED a rendu compte des activités présentant un intérêt pour le Groupe d'experts qu'elle avait menées¹.

¹ Parmi les activités passées figuraient notamment : les contributions de fond apportées à l'élaboration du bilan mondial de 2023 sur la réduction des risques de catastrophe établi par le Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes, qui répertorie les problèmes de résilience entravant la réalisation des objectifs de développement durable et à l'élaboration des recommandations du Groupe de hauts responsables chargé d'étudier la question de la réduction des risques de catastrophe aux fins du

8. Le représentant de l'Université de l'Égée a exposé au Groupe d'experts l'état actuel des connaissances relatives à l'évolution des risques qui pèsent sur les transports intérieurs dans le contexte de la variabilité du climat et des changements climatiques.

9. La France a présenté sa méthode consistant à se fonder sur les niveaux de réchauffement planétaire pour réaliser des projections climatiques et élaborer des stratégies d'adaptation aux changements climatiques.

10. Le Groupe d'experts a remercié l'UIC, l'AIPCR, la CNUCED, l'Université de l'Égée et la France pour les informations actualisées qu'elles avaient fournies. Au cours du débat, il a décidé de prendre en compte les changements biologiques causés par les changements climatiques, notamment le dépérissement de la végétation, dans ses travaux sur l'adaptation des transports aux changements climatiques. Il a souligné qu'il était important que certaines des mesures d'adaptation s'appuient sur des solutions fondées sur la nature. Il a préconisé un plus grand partage des connaissances et des pratiques dans ces domaines. Dans le cadre de ses travaux consacrés au dossier de décision concernant l'adaptation, il a constaté que les décisions reposaient sur des indicateurs clefs de performance utilisés par des organismes de transport et qu'il fallait donc examiner plus avant la manière dont ces indicateurs communs pouvaient servir à mettre en évidence l'action ou l'inaction dans le domaine de l'adaptation. Dernier point, mais non le moindre, il a estimé qu'il était important de poursuivre les débats sur le phénomène des vagues de chaleur marine et ses tendances afin de déterminer comment l'inclure dans le chapitre de son rapport final consacré à la variabilité du climat et aux changements climatiques.

11. Le Groupe d'experts a en outre estimé qu'il fallait échanger davantage d'informations concernant les niveaux de réchauffement planétaire et de conseils pratiques sur l'utilisation de cet indicateur aux fins de l'évaluation des effets des changements climatiques à l'échelle régionale, notamment sur la façon d'améliorer la comparabilité entre les scénarios climatiques définis à l'aide de ces niveaux et les scénarios de trajectoires représentatives de concentration.

12. À la suite de ce débat, l'AIPCN a accepté de présenter les moyens d'intégrer les changements environnementaux dans les activités d'adaptation. L'Université de Birmingham s'est dite prête à partager son expérience et ses pratiques en matière d'application de solutions fondées sur la nature dans les activités d'adaptation des transports aux changements climatiques. Elle souhaitait également examiner la possibilité de fournir davantage d'informations sur l'utilisation des niveaux de réchauffement planétaire aux fins de l'évaluation des effets des changements climatiques au niveau régional.

13. Le Groupe d'experts a ensuite examiné le plan annoté de son rapport final sur la base d'une proposition figurant dans le document informel n° 5 (2023), notamment les plans détaillés des chapitres élaborés et présentés par la CNUCED, Climate Sense et l'AIPCN et portant respectivement sur les politiques et la législation, les méthodes d'évaluation des risques climatiques et l'adaptation.

renforcement de la résilience ; la contribution à l'élaboration du guide pratique sur les ports du Pacte mondial des Nations Unies ; les présentations faites dans le cadre du sixième atelier sur l'objectif mondial en matière d'adaptation organisé au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, de la Conférence internationale de 2023 sur les infrastructures résilientes aux catastrophes, de la Semaine portuaire de Santander, du Forum 2023 de la science et de l'innovation de la FAO et de la manifestation marquant le 125^e anniversaire de l'Association allemande de droit maritime ; l'appui apporté à la Fondation Kühne aux fins de l'organisation d'un atelier sur la logistique et l'adaptation aux changements climatiques. Parmi les activités à venir figuraient notamment : la contribution à l'organisation de plusieurs manifestations qui auraient lieu en marge de la vingt-huitième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques ; l'organisation, en collaboration avec le Gouvernement barbadien, de l'édition de 2024 du Forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, qui se tiendra à la Barbade du 21 au 24 mai 2024.

14. Le Groupe d'experts a accueilli favorablement le plan actualisé et a salué les travaux réalisés par la CNUCED, Climate Sense et l'AIPCN. Il a ensuite décidé de :

- Transformer le Résumé à l'intention des décideurs en un rapport concis à l'intention des décideurs accompagnant le rapport technique ;
- Inclure dans le chapitre I du rapport technique une section sur les bonnes pratiques relatives aux différentes approches des données sur le climat (scénarios de trajectoires représentatives de concentration, trajectoires communes d'évolution socioéconomique, niveaux de réchauffement planétaire) et à la manière dont les projections climatiques fondées sur ces différentes approches pouvaient être comparées ou mises en correspondance les unes avec les autres ;
- Ajouter au chapitre II une section sur les incidences des changements climatiques sur la législation relative au transport de marchandises ;
- Ajouter à la section 3 du chapitre III des informations sur les données que les organismes de transport devaient collecter s'agissant de leurs équipements afin d'évaluer leur exposition et leur sensibilité et, par conséquent, leur vulnérabilité aux changements climatiques ;
- Renommer le titre du chapitre IV pour qu'il s'intitule « Adaptation des systèmes et des équipements de transport aux changements climatiques » ;
- Veiller à ce qu'il soit précisé dans le chapitre IV comment la notion d'adaptation pouvait être prise en compte dans le cycle de vie des équipements et à ce qu'une distinction soit établie entre les mesures préventives et les mesures prises en réaction.

15. La Pologne s'est engagée à contribuer à l'élaboration du chapitre II, qui portait sur les réglementations en matière de protection contre les changements climatiques, et a réalisé une étude de cas nationale sur l'approche en matière de protection contre les changements climatiques, qui sera intégrée dans la partie 2 du chapitre I.

16. En prévision de la prochaine session, le Danemark s'est porté volontaire pour diriger les travaux d'élaboration du plan et de la structure des études de cas qui figureront dans la partie 2 des chapitres I et II.

17. Le Groupe d'experts a décidé que les experts pourraient envoyer par écrit des observations supplémentaires sur le plan détaillé jusqu'à la fin novembre 2023.

18. Le Groupe d'experts a également décidé de mettre en place, pour les deux rapports (le Résumé à l'intention des décideurs et le rapport technique), un mécanisme d'examen et de commentaires, pour lequel les propositions finales devront être envoyées au secrétariat.

19. Enfin, le Groupe d'experts a invité les auteurs principaux à débiter l'élaboration des chapitres selon le plan convenu.

IV. Changements climatiques et données sur les équipements de transport (point 3 de l'ordre du jour)

20. La CESAO a présenté des projections cartographiques de l'évolution du climat en fonction des indicateurs suivants :

- Températures élevées : nombre annuel de jours où la température maximale est supérieure à 25, 32 et 43 °C en Europe et en Asie centrale ;
- Fortes précipitations : nombre annuel de jours où les précipitations quotidiennes sont supérieures à 50, 100 et 150 mm et nombre annuel de jours où les précipitations sur trois jours sont supérieures à 50, 100 et 150 mm en Europe, et nombre annuel de jours où les précipitations sur trois jours sont supérieures à 50 et 150 mm en Asie centrale ;
- Rafales de vent : nombre annuel de jours où des rafales de vent dépassant 17 m/s ont été enregistrées en Europe.

21. Le Groupe de travail s'est félicité des projections cartographiques réalisées par la CESAO pour l'Europe et l'Asie centrale. Il les a analysées et en a tiré conclusions suivantes :

- Les cartes répertoriant le nombre annuel de jours où la température maximale était supérieure à 25 et 32 °C devraient être utilisées et analysées pour les régions d'Europe et d'Asie centrale, tandis que les cartes répertoriant le nombre annuel de jours où la température maximale était supérieure 43 °C ne devraient être utilisées qu'au niveau sous-régional, niveau pour lequel elles donnaient des résultats probants ;
- Les cartes répertoriant le nombre annuel de jours où les précipitations sur trois jours étaient supérieures à 50 mm devraient être utilisées et analysées pour les régions d'Europe et d'Asie centrale, et il faudrait élaborer pour ces mêmes régions des cartes répertoriant le nombre annuel de jours où les précipitations étaient supérieures à 30 mm. En outre, des cartes régionales répertoriant le nombre de jour par saison où les précipitations sur trois jours étaient supérieures à 50 mm devraient être élaborées aux fins d'une analyse plus approfondie, ainsi que, dans la mesure du possible ou à défaut, des cartes présentant les minima et les maxima (par exemple le 90^e percentile de la modélisation d'ensembles) ;
- Les cartes des rafales de vent ne devraient être utilisées qu'au niveau sous-régional. À la prochaine session, les participants devraient proposer les zones géographiques à examiner, principalement les sous-régions côtières et les zones sujettes à surcotes.

22. Le Groupe de travail a également examiné les seuils utilisés pour les projections, les critères sur lesquels ils avaient été sélectionnés et les périodes couvertes. Il a ensuite demandé aux experts nationaux de comparer les seuils utilisés pour leurs projections à ceux utilisés pour les projections régionales et de rendre compte de leur analyse à la prochaine session. Il leur a également demandé de se renseigner sur les périodes couvertes par les projections nationales.

23. L'Université de Birmingham a présenté le modèle de données concernant les retards dus au vent qu'elle avait élaboré et les conditions dans lesquelles il pouvait être appliqué, ainsi qu'une proposition concernant la structure et le contenu d'une liste des effets du vent.

24. Le Groupe d'experts a examiné la proposition consistant à établir une liste qui répertorierait non seulement les effets du vent, mais également d'autres risques liés aux changements climatiques. Si certains experts se sont montrés favorables à l'établissement d'une telle liste, d'autres ont souligné qu'avant de prendre une décision en ce sens, il fallait s'assurer que les gestionnaires d'équipements et les responsables d'exploitation du secteur des transports étaient prêts à utiliser une telle liste et à l'alimenter avec des données et des informations sur les événements météorologiques. Il a été dit que ces gestionnaires pourraient être intéressés par cette liste, car elle leur permettrait, s'agissant des risques liés aux changements climatiques, d'évaluer le degré d'adaptation et de résilience de leurs équipements et de leurs réseaux au regard de celui d'équipements et de réseaux comparables dans des situations analogues. Pour que cette initiative soit couronnée de succès, il fallait notamment veiller à l'interopérabilité entre cette liste et les bases de données des gestionnaires d'infrastructures de transport.

25. Le Groupe d'experts a décidé d'organiser en 2024 un atelier à l'intention des gestionnaires d'équipements et des responsables d'exploitation du secteur des transports afin d'évaluer l'intérêt que présenterait à leurs yeux l'établissement d'une liste accompagnée de critères permettant de mesurer et de comparer la résilience ou la vulnérabilité de leurs équipements face aux risques liés aux changements climatiques et, le cas échéant, le coût de l'action ou de l'inaction, ainsi que l'appui qu'ils pourraient apporter à cette initiative. À cette fin, il a invité le secrétariat à constituer un groupe de travail composé d'experts intéressés par l'organisation d'un tel atelier. Des experts de l'AIPCN, de l'AIPCR, de l'UIC et du projet TER ont été invités à y participer. Le Groupe d'experts a également recommandé que le groupe de travail associe des compagnies d'assurance et des banques multilatérales de développement à cet atelier et qu'il trouve un pays qui l'accueillerait en tant que chef de file.

V. Projets nationaux et infranationaux en matière d'évaluation des effets des changements climatiques et de définition des besoins d'adaptation des équipements de transport (point 4 de l'ordre du jour)

26. La Pologne a présenté en détail son guide sur les mesures de protection des infrastructures contre les changements climatiques qu'elle avait élaboré à l'intention des bénéficiaires et des investisseurs, ainsi que la récente révision de ce guide, qui tenait compte de l'évolution de la réglementation dans l'Union européenne et des conclusions de l'évaluation de la version précédente du guide. L'organisme ProRail a expliqué la manière dont il tentait d'évaluer les performances techniques du réseau ferroviaire sous l'angle des changements climatiques et des conditions météorologiques extrêmes et, sur cette base, de faire des choix pour faire en sorte que ces paramètres ne pèsent pas sur l'exploitation du réseau à l'avenir.

27. Le Groupe d'experts s'est félicité de ces exposés instructifs. Il a estimé que les informations relatives au guide polonais sur les mesures de protection contre les changements climatiques devraient être intégrées dans le rapport final sous la forme soit d'une étude de cas, soit d'un encadré dans le chapitre II, qui était consacré aux politiques et à la législation.

28. Le Groupe d'experts a également discuté des informations fournies par ProRail concernant les liens entre les incidents qui touchaient le réseau et les phénomènes météorologiques. Il a invité ProRail à communiquer, s'il en avait, dans le cadre de l'enquête diffusée fin 2022 par le secrétariat sur les effets des phénomènes climatiques ou météorologiques sur les infrastructures de transport, des données sur les incidents liés à la chaleur et aux précipitations et sur les coûts y associés. À cet égard, il a prié le secrétariat de diffuser à nouveau l'enquête auprès des experts.

29. Le Danemark a dit qu'il avait installé des capteurs le long des lignes ferroviaires du réseau transeuropéen de transport pour collecter des données afin de mieux comprendre les effets des phénomènes météorologiques. Il s'est engagé à en parler plus en détail à la prochaine session.

VI. Base de données sur les mesures d'adaptation (point 5 de l'ordre du jour)

30. L'Université de Birmingham a présenté les documents ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2023/1 et ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2023/2, qui contenaient respectivement des informations générales sur les orientations relatives aux trajectoires d'adaptation dans le secteur des transports et les orientations elles-mêmes. La présentation était axée sur les changements apportés à la version précédente des orientations à la suite des observations reçues à la vingt-quatrième session.

31. Le Groupe d'experts a salué la publication des documents actualisés et remercié l'Université de Birmingham pour le travail accompli.

32. Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de corriger les références erronées figurant dans le document. Il a également demandé aux experts de fournir des informations relatives à la signalisation accompagnées d'indications explicites en vue de leur insertion dans les orientations. Enfin, il a décidé que les éventuelles observations finales concernant les orientations pouvaient être envoyées au secrétariat et à l'Université de Birmingham d'ici au 30 novembre 2023.

33. Le secrétariat a invité les experts à étudier les possibilités de réaliser des études de cas pour illustrer l'application des orientations. L'AIPCN a indiqué qu'il devrait être possible d'élaborer une étude de cas illustrant l'application de la méthode des trajectoires d'adaptation à un équipement donné, et qu'elle en donnerait confirmation d'ici à la prochaine session. Le Groupe d'experts a invité les experts à proposer d'autres études de cas.

VII. Directives pour la prise en compte des changements climatiques dans les processus de planification et les processus opérationnels (point 6 de l'ordre du jour)

34. La Vice-Présidente (France) a rendu compte des résultats de la conférence sur l'adaptation des transports aux changements climatiques dans la région méditerranéenne qui s'était tenue à Marseille les 15 et 16 mai 2023. L'objectif principal de cette conférence était d'éclairer les pays de la Méditerranée sur l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques et la mise en place de programmes d'intervention efficaces. La conférence avait été organisée conjointement avec la CEE, la CESAO, la France (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités et Région Provence-Alpes-Côte d'Azur) et le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO). Elle avait réuni 60 participants issus de 15 pays et donné lieu non seulement à des débats d'experts et à des exposés, mais aussi à des travaux pratiques en petits groupes sur les projections climatiques et leur signification.

35. La Vice-Présidente (France) a également rendu compte de la séance de prospective organisée à Prague le 6 octobre 2023 en marge du Congrès mondial de la route de l'AIPCR et consacrée aux tests de résistance comme outil d'évaluation de la résilience des infrastructures routières face aux risques liés aux changements climatiques. La séance comprenait une table ronde où les participants se sont penchés sur des questions telles que la définition des infrastructures routières, les impacts observés des événements climatiques extrêmes et la manière dont ils affectaient la fourniture de services par les routes, le niveau de résilience optimal des infrastructures routières d'un point de vue économique et les options pour la réalisation des tests de résistance. La table ronde avait été suivie d'une simulation d'un test de résistance utilisant une méthode qualitative.

36. Le Groupe d'experts a salué les informations fournies à propos de ces deux manifestations. Il a apprécié les efforts déployés par les experts, en particulier la Vice-Présidente (France), le secrétariat, l'ETH Zurich (en ce qui concernait la session de prospective) et d'autres experts pour les organiser.

37. L'AIPCR a rendu compte des résultats du Congrès mondial de la route qu'il avait organisé et fourni au Groupe d'experts des informations actualisées sur les thèmes et les comités techniques créés sous son égide pour la période 2024 à 2027. Elle a invité le Groupe d'experts à poursuivre sa collaboration avec le comité technique 1.4 chargé de la planification de la résilience des réseaux routiers face aux changements climatiques et autres aléas.

38. Le Groupe d'experts a remercié l'AIPCR pour les informations communiquées et s'est engagé à poursuivre sa collaboration avec son comité technique 1.4.

39. Le Groupe d'experts a ensuite examiné le document ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2023/3, qui décrivait le protocole de test permettant d'évaluer la résilience des systèmes de transport face aux phénomènes climatiques. Il a accueilli favorablement ce document et remercié tous les experts qui avaient participé à son élaboration. Il a approuvé le protocole et a demandé au secrétariat d'étudier la possibilité de le publier séparément du rapport final.

40. Le secrétariat a rappelé au Groupe d'experts que le protocole devrait être complété par des études de cas sur la réalisation de tests permettant d'évaluer la résilience. Le Groupe d'experts a invité les experts à réfléchir à de telles études de cas.

41. Le secrétariat a alors expliqué le retard pris dans l'élaboration du projet de guide pour l'évaluation de la criticité des moyens de transport et l'absence du document informel n° 6 (2023). Le Groupe d'experts a pris note de ces informations.

42. Le secrétariat a également présenté le document informel n° 7 (2023), qui contenait une analyse préliminaire qu'il a réalisée sur la base des données collectées dans le cadre des enquêtes relatives aux effets des phénomènes climatiques et météorologiques sur les infrastructures de transport (routier et ferroviaire). Le Groupe d'experts a accueilli avec satisfaction cette analyse préliminaire et les résultats qu'elle présentait concernant le rapport entre l'intensité des précipitations/l'amplitude thermique et les effets sur les infrastructures

et les opérations ferroviaires et routières en termes de durée des perturbations et de coûts, mais a estimé que ces résultats, bien qu'intéressants, n'avaient qu'une valeur indicative. Il a constaté qu'il était difficile d'estimer les coûts des dommages causés par les phénomènes climatiques, puisque ces dommages pouvaient également dépendre des caractéristiques de l'infrastructure concernée. Il a demandé que cette analyse préliminaire soit diffusée aux gestionnaires d'infrastructures et d'entreprises ferroviaires, lesquels devraient être invités à répondre à l'enquête. Il a également mentionné qu'en plus de cette enquête, il serait intéressant de chiffrer les coûts indirects causés par les phénomènes climatiques (par exemple les pertes découlant des redevances impayées ou les pertes socioéconomiques imputables au temps de déplacement supplémentaire), mais que cela nécessitait également une connaissance de l'infrastructure concernée et des services qu'elle fournissait.

43. Le Groupe d'experts a également recommandé d'examiner les résultats du point de vue des indicateurs clés de performance utilisés par les organismes de transport pour renforcer les arguments économiques en faveur de l'adaptation.

VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)

44. L'Oxford Institute for Energy Studies a présenté ses travaux et proposé de fournir, à la prochaine session, des informations plus détaillées sur les interdépendances entre l'énergie et les transports s'agissant de l'adaptation. Le Groupe d'experts a salué cette proposition.

45. La Global Alliance of Universities on Climate a informé le Groupe d'experts de ses objectifs et d'une manifestation à venir sur la résilience des transports multimodaux. Le Groupe d'experts lui a demandé de rendre compte des résultats de cette manifestation à sa prochaine session.

IX. Date et lieu de la prochaine session (point 8 de l'ordre du jour)

46. Le secrétariat a annoncé au Groupe de travail que sa vingt-sixième session se tiendrait en principe à Genève, les 7 et 8 mars 2024.

X. Résumé des principales décisions prises (point 9 de l'ordre du jour)

47. Le secrétariat a résumé les décisions prises par le Groupe d'experts. Le rapport complet de la session, établi par le secrétariat en concertation avec la Présidente et les Vice-Présidents, serait diffusé par voie électronique après la session pour adoption.
