


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail chargé d'examiner les tendances  
et l'économie des transports**
**Trente-cinquième session**

Genève, 5-7 septembre 2022

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-cinquième 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	3
III. Atelier interrégional sur les possibilités et les difficultés de l'électrification de la mobilité urbaine dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'aménagement du territoire (point 2 de l'ordre du jour) .....	6 – 11	4
IV. Développement de réseaux ou de liaisons de transport (point 3 de l'ordre du jour)	12 – 34	5
A. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie .....	12 – 20	5
B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen .....	21 – 24	7
C. Réseau transeuropéen de transport .....	25 – 26	8
D. Transports dans la région méditerranéenne .....	27 – 30	8
E. Autres initiatives relatives au développement de couloirs ou de liaisons de transport .....	31 – 34	9
V. Données relatives aux infrastructures de transport (point 4 de l'ordre du jour) .....	35 – 38	10
A. Observatoire international des infrastructures de transport .....	35 – 36	10
B. Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport .....	37 – 38	10



VI.	Transport et changements climatiques (point 5 de l'ordre du jour).....	39 – 45	11
A.	Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements .....	39 – 40	11
B.	Atténuation des effets des changements climatiques : outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur de la Commission économique pour l'Europe.....	41 – 42	11
C.	Rôle déterminant joué par les transports intérieurs dans l'accélération de l'atténuation des changements climatiques .....	43 – 45	12
VII.	Sûreté des transports intérieurs (point 6 de l'ordre du jour).....	46 – 49	12
VIII.	Mobilité urbaine, cyclisme, transports publics et durabilité (point 7 de l'ordre du jour).....	50 – 52	13
IX.	Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable (point 8 de l'ordre du jour) .....	53 – 70	14
A.	Tendances et difficultés concernant les transports routiers, les transports ferroviaires et les transports par voie navigable.....	53 – 59	14
B.	Tendances et économie des transports sur la période 2022-2023 .....	60	15
C.	Assistance technique aux pays en transition.....	60	16
1.	Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables .....	61 – 62	16
2.	Assistance technique du Conseiller régional.....	63	16
3.	Appui aux pays en développement sans littoral .....	64 – 66	16
4.	Lancement de LearnITC, la plateforme d'apprentissage en ligne consacrée à la connectivité des transports intérieurs et du commerce....	67	17
D.	Analyse des statistiques de la CEE sur les transports .....	68 – 70	17
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).....	71 – 72	17
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	73	18
XII.	Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2023 et 2024 du Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour) .....	74	18
XIII.	Date de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour).....	75	18
XIV.	Adoption des principales décisions (point 13 de l'ordre du jour) .....	76 – 77	18

## I. Participation

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a tenu sa trente-cinquième session du 5 au 7 septembre 2022. La réunion était présidée par M<sup>me</sup> E. de Wit (Pays-Bas) et 215 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, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Chypre, Croatie, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Türkiye et Ukraine. Des représentants des pays ci-après ont assisté à la réunion en application de l'article 11 du mandat de la CEE : Afrique du Sud, Bahreïn, Colombie, Inde, Iran (République islamique d'), Liban, Rwanda et Thaïlande. Des représentants de l'Union européenne étaient également présents. L'État de Palestine a participé 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), Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), Programme mondial de protection des cibles vulnérables au Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies, Programme des Nations Unies pour les établissements humains (HABITAT), Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM), Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) et Groupe de la Banque mondiale.

3. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient également représentées : Banque asiatique de développement (BASD), Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Organisation de coopération économique (OCE), Commission intergouvernementale du couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA), Banque islamique de développement (BID), Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et Union pour la Méditerranée (UPM).

4. Ont également participé à la session les organisations non gouvernementales, les associations du secteur privé et les universités suivantes : Association of Forwarding and Logistics Czechia, Association of the Bulgarian Enterprises for International Road Transport and the Roads (AEBTRI), Université de Barleti, Bike in time, Ville d'Amsterdam, Coop Carbone, Dird Group, Eastern Africa Land Administration Network, ElaadNL, E-learning developer, ENVERÇEVKO, Fédération européenne des cyclistes, Federation of Freight Forwarders' Associations in India, European Fuels Manufacturers Association, Transports publics genevois (TPG), Groupe GES, Greater Caspian Association, HUPAC Intermodal, International Academy of Architecture, International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (ICCTT), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), Union internationale des transports routiers (IRU), Union internationale des chemins de fer (UIC), Université technologique du Roi Mongkut de Thonburi, Motilal Nehru National Institute of Technology, NCC, Réseau des villes et des régions européennes pour l'innovation dans les transports (POLIS), Proactima, Institut russe de recherche routière (ROSDORNII), Université russe des transports, United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance (JSC UTLC ERA), Université de Belgrade, Faculté des transports et de l'ingénierie de la circulation, Université de Melbourne et World Bicycle Industry Association (WBIA).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/71

5. Conformément au règlement intérieur de la Commission, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a adopté l'ordre du jour provisoire de sa trente-cinquième session, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.5/71.

## III. Atelier interrégional sur les possibilités et les difficultés de l'électrification de la mobilité urbaine dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'aménagement du territoire (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/2022/2 et document informel WP.5 n° 1 (2022)

6. Le 5 septembre 2022, suite à une demande formulée par le Groupe de travail à sa trente-quatrième session, invitant le secrétariat à continuer d'organiser et de faciliter des consultations interrégionales sur les transports portant sur des sujets ciblés, un atelier interrégional sur le thème de l'électrification de la mobilité urbaine et des possibilités et défis pour les secteurs des transports, de l'énergie et de l'aménagement du territoire » a eu lieu dans le cadre des activités du WP.5 sur « la mobilité urbaine durable, les transports publics et le cyclisme ». Cet atelier a été organisé conjointement par la Division des transports durables, la Division de l'énergie durable et la Section du logement et de l'aménagement du territoire du secrétariat de la CEE, et a bénéficié de l'appui des quatre autres commissions régionales de l'ONU (Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) et Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

7. L'atelier a notamment permis de réfléchir et d'apporter de nouvelles contributions au document ECE/TRANS/WP.5/2022/2, intitulé « État des lieux des nouvelles tendances en ce qui concerne les infrastructures de recharge pour véhicules électriques ». Il a réuni des intervenants de divers pays, dont la Colombie, l'Espagne, la Fédération de Russie, les Pays-Bas, le Rwanda, la Suède, la Suisse, la Thaïlande et l'Ukraine, et a bénéficié des contributions d'Elaad.NL, de la FIATA, du Centre de recherches sur la mobilité et les technologies pour les véhicules (MOVE) de l'Université technologique du Roi Mongkut de Thonburi (KMUTT) et du réseau POLIS.

8. L'atelier a fourni un cadre général aux représentants des autorités de transport des villes et des agglomérations, aux gestionnaires de réseaux, ainsi qu'aux responsables de l'aménagement du territoire, aux experts des ministères des transports et de la mobilité, aux ONG et aux universitaires du monde entier pour échanger des points de vue sur les tendances, les possibilités et les défis dans le domaine de l'électrification des véhicules routiers aux niveaux urbain, suburbain et régional. Les participants ont également discuté des besoins en matière de politiques et d'infrastructures que les évolutions créent dans les domaines du transport, de l'énergie et de l'aménagement du territoire, notamment dans un environnement urbain.

9. Les participants à l'atelier ont convenu de l'importance de plusieurs considérations connexes, notamment :

- La nécessité de mieux appréhender la question de l'électromobilité des véhicules routiers, de ses conséquences pour le réseau électrique et de son interaction avec celui-ci ;
- L'élaboration de cadres réglementaires solides pour la mobilité électrique des véhicules routiers, associée à la mise en œuvre efficace de stratégies, politiques et pratiques à moyen et long terme visant à accélérer la transition vers la mobilité électrique, en particulier dans un contexte urbain et suburbain ;

- L'adaptation des infrastructures de transport et des approches d'aménagement du territoire actuelles pour répondre aux exigences de la mobilité électrique. À cet égard, les participants se sont entendus sur l'importance d'équiper les villes et les régions de nouveaux types de solutions de recharge intelligente des véhicules électriques (VE), tant pour les véhicules de transport de passagers que pour les véhicules de transport public (notamment la recharge sans fil/par induction ; les bornes de recharge intégrées aux trottoirs ; l'utilisation innovante des infrastructures routières existantes, la recharge tout en roulant, etc.) ;
- La nécessité d'envisager également des solutions et des prescriptions en matière de mobilité électrique pour le transport routier des marchandises en milieu urbain et sur de longues distances, notamment pour les véhicules électriques commerciaux, les véhicules utilitaires légers ou lourds électriques, ainsi que leurs infrastructures de recharge. En ce qui concerne ce dernier point, les participants se sont accordés sur le rôle central que les centres régionaux de regroupement du fret pourraient jouer en facilitant l'électrification du transport de fret urbain et à longue distance ;
- La poursuite des travaux sur les outils réglementaires régissant la communication normalisée entre les infrastructures de recharge et les véhicules, et sur les normes (*de jure*) relatives aux équipements d'alimentation des VE et autres normes ou protocoles connexes.

10. Le WP.5 s'est félicité des consultations interrégionales tenues sur l'électrification de la mobilité urbaine et a noté avec satisfaction qu'elles avaient été organisées conjointement par la Division des transports durables, la Division de l'énergie durable et la Section du logement et de l'aménagement du territoire de la CEE. Il a également invité le secrétariat à continuer d'organiser et de faciliter de telles consultations sur des sujets d'intérêt interrégional ciblés, en coopération, si possible, avec les autres commissions régionales de l'ONU et d'autres organisations régionales ou interrégionales et projets pertinents.

11. On trouvera des informations sur l'atelier, les exposés qui y ont été présentés et tous les documents pertinents sur le site Web de la trente-cinquième session du WP.5, à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/events/wp5-working-party-transport-trends-and-economics-35th-session>.

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

### **A. Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/2022/1 et document informel WP.5 n° 2 (2022)

12. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Présidente a informé le Groupe de travail qu'à sa quatre-vingt-quatrième session, en février 2022, le Comité des transports intérieurs avait pris acte des efforts déployés par le WP.5 aux fins de la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie et pris note de l'approbation par le WP.5 de l'initiative des Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh, turc et ukrainien visant à élaborer et à mettre en œuvre un mécanisme de gestion de la coordination du couloir de la Route 3 du Projet et un mécanisme d'examen des performances du couloir, et avait invité ces Gouvernements et le secrétariat à faire le point sur les progrès réalisés à sa prochaine session, en février 2023.

13. Dans cette optique, le secrétariat du WP.5, conjointement avec le secrétariat de l'OCE, a organisé, au titre du point 4 a) de l'ordre du jour, une table ronde d'experts chargés d'analyser les capacités opérationnelles du secteur ferroviaire sur les couloirs transcasprien et Almaty-Istanbul, notamment l'existence d'horaires fiables et de tarifs prévisibles, arrêtés à l'échelle des couloirs, ainsi que l'efficacité des procédures de franchissement des frontières pour le transport en transit.

14. Cette table ronde a réuni de hauts responsables des chemins de fer, des transports et des douanes des pays suivants situés le long des deux couloirs : Azerbaïdjan, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Ouzbékistan et Türkiye. Sur la base du document ECE/TRANS/WP.5/2022/1, établi par le secrétariat, la table ronde d'experts a proposé une liste de mesures prioritaires à prendre afin d'harmoniser les tarifs, les services et les horaires existants, et d'éliminer les obstacles et goulets d'étranglement physiques et non physiques déjà recensés. Le document contient des données et des informations spécifiques aux couloirs, recueillies par un réseau de points focaux nationaux dans le domaine des chemins de fer, des transports et des douanes. Il donne un aperçu de l'évolution du commerce et des transports entre l'Europe et l'Asie et de son impact sur les couloirs transcasprien et Almaty-Istanbul. Il fournit également une brève analyse de la performance logistique des deux couloirs et une évaluation de la capacité ferroviaire de chaque pays.

15. Les experts participants se sont répartis entre deux réunions-débats. La première a été consacrée à la définition des prochaines étapes menant à l'élaboration d'horaires et de tarifs fiables, applicables tout au long des couloirs. Les discussions ont porté sur une série de questions directrices sur lesquelles les intervenants ont été invités à échanger leurs points de vue, dans le but, entre autres, de recenser :

a) Les principaux facteurs qui ralentissent les mouvements de fret ferroviaire sur les deux couloirs, que ce soit au niveau national, bilatéral ou international, notamment les suivants :

- Les lacunes en matière d'infrastructures ou de matériel roulant ;
- Les contraintes opérationnelles existantes (par exemple, des opérations de nuit uniquement, la priorité donnée aux trains de passagers sur les trains de marchandises, le manque de voies d'évitement, etc.) ;
- La qualité insuffisante des communications par Internet ;
- L'inefficacité des procédures de franchissement des frontières et de transbordement ;
- L'absence de normes ou de procédures opérationnelles harmonisées et de normes techniques compatibles ;

b) Les raisons des écarts qui subsistent entre les différents pays sur un même couloir ou segment de couloir s'agissant des coûts du transport ferroviaire de marchandises ;

c) Les moyens d'exploiter le réseau ferroviaire à sa pleine capacité sur les deux couloirs ;

d) Les principaux facteurs qui entravent la mise en place d'horaires et de tarifs à l'échelle d'un couloir ;

e) Les possibilités de renforcer la confiance du marché dans les services fournis sur les couloirs en question.

16. La deuxième réunion-débat a été axée sur les prochaines étapes à suivre pour mettre en place des services douaniers et de franchissement des frontières efficaces et harmonisés. Les discussions ont porté sur une série de questions directrices sur lesquelles les intervenants ont été invités à échanger leurs points de vue afin de recenser les principaux goulets d'étranglement aux postes frontière du fret ferroviaire ou aux points de transbordement d'importance internationale, et les solutions adoptées pour y remédier.

17. Les participants ont fait le point sur les considérations suivantes :

- L'existence ou l'absence de mécanismes d'échange d'informations et de délégation de pouvoir entre les différents organismes de contrôle, tant au niveau national que bilatéral ;
- L'utilisation de documents de transport et de douane numérisés dans les opérations transfrontières de fret ferroviaire ;
- L'utilisation de nouvelles technologies et de méthodes d'inspection non intrusives ;

- L'existence d'installations de contrôle communes, où des fonctionnaires de divers organismes des deux pays concernés effectuent ensemble les inspections à la frontière ;
- Les niveaux d'application des dispositions spéciales entourant le transit ferroviaire de marchandises, par exemple sur la base d'informations transmises préalablement par le pays d'origine ou de destination, et l'existence de mesures de facilitation du passage des frontières pour les trains-blocs de conteneurs ;
- L'utilisation de systèmes informatiques pour le partage de l'information ; l'échange de données informatisé (EDI) entre exploitants de réseaux ferroviaires ; la normalisation et l'harmonisation des prescriptions en matière de données ; les systèmes ou installations de guichet unique pour le transport ferroviaire, etc.

18. Les participants à la table ronde ont remercié les secrétariats de la CEE et de l'OCE pour l'organisation de cette dernière et fait part de leur intérêt à poursuivre les discussions ciblées, à intervalles réguliers, dans le cadre d'un comité de coordination des couloirs qui serait créé. Il a été souligné que cette activité, organisée conjointement par la CEE et l'OCE sous les auspices du WP.5, devrait permettre : a) d'offrir une plateforme aux fins du renforcement de la coordination et des efforts communs sur les couloirs dans leur ensemble ; b) de s'attaquer plus efficacement aux obstacles techniques qu'il reste à surmonter ; et c) d'augmenter les volumes de fret ferroviaire et de mieux utiliser les capacités disponibles sur les deux couloirs. La Présidente et le secrétariat se sont déclarés prêts à créer un tel comité et à poursuivre les consultations, axées sur les résultats, avec les gouvernements concernés et les exploitants du secteur privé dans toute la région.

19. Le WP.5 a pris note avec satisfaction des discussions ciblées ayant eu lieu dans le cadre de la table ronde organisée par les secrétariats de la CEE et de l'OCE pour examiner la capacité ferroviaire effective du couloir transcaspien et du couloir Almaty-Istanbul. Il a accueilli favorablement la demande des sociétés de chemins de fer participantes et des administrations douanières des pays traversés par l'un ou l'autre des couloirs d'établir un comité de coordination qui se réunirait périodiquement sous la forme d'un groupe des amis de la présidence du WP.5, avec l'appui du secrétariat de l'OCE, afin d'échanger des points de vue et des informations portant notamment sur les questions suivantes : les problèmes d'interopérabilité restants, l'établissement d'horaires et de tarifs unifiés pour les deux couloirs ; et l'élaboration d'un plan de commercialisation pour les couloirs destiné à susciter un plus grand intérêt de la part des opérateurs du secteur privé et des transitaires, ainsi qu'à stimuler les efforts de dématérialisation des documents de transport et de douane. Le WP.5 a demandé aux pays concernés et au secrétariat d'établir un rapport actualisé en prévision de sa session annuelle de l'année prochaine.

20. S'agissant des questions relatives à l'évaluation des performances des couloirs de transport internationaux, le WP.5 a demandé au secrétariat de prendre en compte davantage d'initiatives, de données et d'études d'autres organisations, institutions et centres de recherche internationaux, ainsi que celles reçues des pays.

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

*Document(s) :* Document informel WP.5 n° 3 (2022)

21. 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 2021-2022, qui sont exposées dans le document informel n° 3.

22. Les principales activités menées au titre du projet TEM étaient les suivantes :

a) La publication de quatre rapports d'étude portant sur : i) la mise au point d'un modèle économique pour le secteur routier (comprenant notamment des considérations et recommandations concernant le réseau TEM) ; ii) des outils de gestion des actifs (comprenant notamment des recommandations du projet TEM à l'intention des exploitants des infrastructures routières) ; iii) l'application de la technologie BIM (modélisation des données du bâtiment) aux infrastructures routières ; et iv) les directives relatives à la sécurité

des zones de travail ; et la gestion des données dans les infrastructures de transport routier (y compris dans le contexte des systèmes de transport intelligents (STI)), de véhicule à véhicule (V2V), de véhicule à infrastructure (V2I) et pour le télépéage ;

b) L'élaboration d'un nouveau plan stratégique du projet TEM pour la période 2022-2026, qui met davantage l'accent sur l'établissement de prévisions concernant la demande de transport et la disponibilité des infrastructures dans la région TEM. Les activités prévues comprennent entre autres l'établissement d'un rapport sur la gestion des risques liés aux changements climatiques pour les infrastructures routières, ainsi que l'organisation d'un atelier sur les pratiques actuelles de planification des réseaux routiers et ferroviaires et l'échange de données d'expérience en matière de planification des couloirs multimodaux.

23. Les principales activités menées au titre du projet TER ont essentiellement porté sur :

a) La mise au point de la stratégie TER jusqu'en 2025, compte tenu des quatre objectifs stratégiques suivants : i) faciliter le développement et l'intégration du transport ferroviaire et multimodal de la région TER ; ii) encourager un fonctionnement efficace des couloirs ferroviaires ; iii) promouvoir le développement durable des États membres du projet TER, grâce à la sensibilisation aux effets économiques et environnementaux des projets ferroviaires ; et iv) promouvoir des solutions ferroviaires innovantes ;

b) La publication de la phase 2 du plan directeur pour un réseau ferroviaire à grande vitesse dans le cadre du projet TER. Cette phase permet d'approfondir l'analyse des aspects techniques, législatifs et socioéconomiques du plan directeur et de créer les conditions nécessaires à la mise en place de réseaux nationaux et internationaux, ainsi que de préciser les aspects relatifs au financement et à la planification des réseaux ferroviaires à grande vitesse ;

c) La transposition des données relatives aux infrastructures du projet TER dans le format SIG et une étude de la conformité des infrastructures des pays du projet TER aux paramètres techniques recensés dans les accords juridiques internationaux.

24. Le WP.5 a remercié les représentants pour les informations communiquées et demandé à être tenu au courant de l'évolution de la situation à sa prochaine session.

### **C. Réseau transeuropéen de transport**

25. Le représentant de la Commission européenne a informé le WP.5 du processus de révision des règlements du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). L'objectif visé, conformément à la stratégie de mobilité durable et intelligente et à l'initiative Global Gateway, est de réviser les règlements RTE-T afin de contribuer efficacement à la décarbonation des systèmes de transport, en vue de concrétiser les objectifs du pacte vert pour l'Europe. La révision des règlements vise à atteindre quatre objectifs généraux : a) rendre les transports plus écologiques, conformément aux objectifs de neutralité climatique ; b) faciliter des transports fluides et efficaces, pour améliorer la connectivité et l'interopérabilité transfrontières, notamment avec les pays du Partenariat oriental et des Balkans occidentaux ; c) accroître la résilience du réseau RTE-T aux changements climatiques ; et d) améliorer l'efficacité de la gouvernance du règlement RTE-T.

26. Le WP.5 a remercié le représentant de la Commission européenne et pris note des informations fournies.

### **D. Transports dans la région méditerranéenne**

27. Le CETMO a informé le WP.5 de ses activités depuis la session précédente. Parmi les principales réalisations, on notera la dixième Conférence des ministres des transports de la région de la Méditerranée occidentale (GTMO 5+5), qui a eu lieu en 2021 ; la poursuite de la mise en service d'un observatoire numérique du transport et de la logistique ; l'élaboration, avec le soutien de la BID, d'un plan d'action pour le couloir multimodal transmaghrébin ; et la création d'un observatoire à Gibraltar pour surveiller les flux de transport entre l'Afrique et l'Europe.



28. L'Union pour la Méditerranée a informé le WP.5 des préparatifs en cours pour sa prochaine Conférence ministérielle sur les transports, prévue pour le dernier trimestre de 2022, et du Plan d'action régional de transport (PART) jusqu'en 2027, qui devrait être adopté et fournira des orientations pour une action coordonnée dans la région, couvrant tous les modes de transport intérieur, ainsi que le transport maritime et l'aviation civile. Le représentant a expliqué au WP.5 que le PART repose sur deux piliers : a) la convergence réglementaire, visant à harmoniser les règles et les normes de transport, et b) la planification et la mise en œuvre d'un réseau de transport multimodal intégré reliant les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) à la région de la Méditerranée occidentale.

29. Le représentant de la Commission européenne a exprimé sa gratitude pour l'excellente coopération que la DG MOVE a mise en place avec le secrétariat de l'Union pour la Méditerranée, tant comme coprésidente du groupe sectoriel des transports que dans le cadre de plusieurs projets d'assistance technique dans les secteurs ferroviaire, maritime et aérien. Ces activités conjointes sont axées sur la sécurité et la sûreté maritimes, la prévention de la pollution, la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires, la sécurité routière et le transport urbain.

30. Le WP.5 a remercié le représentant de l'Union pour la Méditerranée et pris note des informations communiquées.

## **E. Autres initiatives relatives au développement de couloirs ou de liaisons de transport**

31. Au titre de ce point de l'ordre du jour, un représentant du International Coordinating Council on Trans Eurasian Transit Transportation (ICCTT) a pris la parole et présenté les travaux en cours de son organisation. Il a mis l'accent sur la complexité des réseaux de transport modernes, composés de divers nœuds et infrastructures interconnectés, notamment les terminaux à conteneurs des ports maritimes, les terminaux d'entreposage, les centres de fret et les ports secs. Il a souligné que si les exigences habituelles de la chaîne d'approvisionnement, telles que la fiabilité, la sûreté et la sécurité, ainsi que les délais de livraison et l'efficacité économique, restent essentielles, de nouvelles exigences, telles que la transition numérique et la durabilité environnementale, sont de plus en plus importantes. Le représentant a également souligné qu'un système de transport multimodal orienté vers le service à la clientèle est le mieux à même de répondre à ces exigences et que l'ICCTT y contribue dans le cadre de plusieurs groupes de travail spécialisés, notamment sous un angle géographique (axé sur les flux de transport Est-Ouest et Nord-Sud), ainsi que sous un angle thématique (axé sur le transport multimodal, les technologies de l'information (TI) et l'écologisation du secteur des transports).

32. Le représentant du secrétariat de l'OCE a pris la parole et présenté divers projets de soutien au développement des couloirs ferroviaires et routiers dans la région de l'OCE, notamment celui reliant Islamabad, Téhéran et Istanbul. Il a indiqué que le premier transport commercial par camion avait été effectué du Pakistan à la Turquie en passant par l'Iran (République islamique d') et l'Azerbaïdjan, et qu'un premier transport ferroviaire de marchandises Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI) avait été réalisé avec succès en décembre 2021. Le représentant de l'OCE a réaffirmé la volonté de son organisation de continuer à travailler sur la mise en service de ces itinéraires avec les pays concernés et en partenariat avec le secrétariat de la CEE.

33. Un représentant de la Greater Caspian Association a pris la parole et présenté son organisation, qui travaille en partenariat avec le Forum économique mondial. L'association rassemble tous les États riverains de la mer Caspienne et de la mer Noire et les aide à acheminer leurs produits de base (notamment les ressources énergétiques et les produits pétrochimiques et agricoles) vers les marchés mondiaux. Il a souligné qu'actuellement, la région (en particulier l'Asie centrale) est confrontée à une inefficacité considérable dans l'utilisation des conteneurs, étant donné qu'environ 100 000 unités ont été abandonnées, alors qu'elles auraient pu être réintégrées dans le stock mondial de conteneurs. En plus d'un impact sur l'environnement, potentiellement dommageable, cela a également des conséquences sur l'efficacité économique. En conclusion, le représentant a souligné que cette

difficulté ne pourrait être surmontée que par une action conjointe et coordonnée des secteurs public et privé.

34. Le représentant de la Fédération européenne des cyclistes a suggéré, dans le cadre du développement d'infrastructures de transport longue distance, telles que des lignes et des gares ferroviaires ou des autoroutes, d'envisager d'intégrer en amont des infrastructures cyclables, plutôt que de les adapter ultérieurement (après construction d'un échangeur ou d'une gare, par exemple). En l'absence, notamment, d'une densité suffisante de passages sécurisés pour les cyclistes, l'infrastructure longue distance peut constituer un obstacle important à la mobilité durable et active. La construction de tunnels ou de ponts supplémentaires à un stade ultérieur est plus coûteuse et plus compliquée que leur intégration dans le projet initial. À titre d'exemple, il a été fait référence au RTE-T, pour lequel l'intégration en amont d'éléments d'infrastructures cyclables est envisagée dans la révision actuelle de la réglementation RTE-T.

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.5/2022/3 ; ECE/TRANS/WP.5/2022/6

### A. Observatoire international des infrastructures de transport

35. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat de la CEE, conjointement avec les secrétariats de la CESAO, de la Banque islamique de développement, de l'OCE et du CETMO, a organisé une réunion de lancement de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), mis en place à partir d'un système d'information géographique (SIG). Le secrétariat a fait une démonstration en direct des différentes fonctionnalités offertes par l'OIIT. Il a également signalé que, jusqu'à présent, un groupe d'une dizaine de gouvernements avait désigné un coordonnateur national pour commencer à utiliser l'OIIT en phase d'essai. À cet égard, il a attiré l'attention sur le document ECE/TRANS/WP.5/2022/3, dans lequel figure un questionnaire au moyen duquel les utilisateurs de l'OIIT ont été invités à rendre compte de leur expérience, à indiquer ce qui pourrait être amélioré et à suggérer de nouvelles fonctionnalités. Ce document comprend en outre un manuel d'utilisation technique qui est notamment composé d'instructions destinées à la modification des données existantes concernant les réseaux d'infrastructure sur la plateforme SIG.

36. Le WP.5 a salué la réunion inaugurale de l'Observatoire international des infrastructures de transport et s'est félicité du lancement de la plateforme, fruit de plusieurs années d'efforts combinés de la CEE, de la BID, de la CESAO, du CETMO et de l'OCE, et il a appelé les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait à désigner des coordonnateurs nationaux et à commencer à explorer les fonctionnalités de la plateforme, à faire part de leurs commentaires et à commencer de l'alimenter avec des données géocodées. Il a également demandé au secrétariat de communiquer au Comité des transports intérieurs, ainsi qu'à son Bureau, des informations sur l'évolution de l'Observatoire et les résultats des tests une fois qu'ils auront été menés à terme.

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.5/2022/6

37. Le Président du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (GE.4) a présenté le rapport final de cet organe (document ECE/TRANS/WP.5/2022/6) conjointement avec les pays pilotes, à savoir la Türkiye (pour l'infrastructure routière) et les chemins de fer polonais (pour les chemins de fer).

38. Le WP.5 a examiné et adopté le rapport final et a demandé à son secrétariat d'étudier les possibilités de poursuivre les efforts, notamment en ce qui concerne les coûts d'entretien des infrastructures de transport, y compris dans le cadre des projets TEM et TER ; de télécharger les résultats d'analyse et les données de GE.4 sur l'OIIT et de créer, dans le cadre de l'OIIT, des tableaux de bord automatisés qui permettraient aux gouvernements, dans un environnement informatique sécurisé, de continuer à mettre en commun des informations sur les coûts des infrastructures de transport. Le WP.5 a demandé au secrétariat de publier officiellement le rapport final du GE.4, en tant que publication des Nations Unies, dans les trois langues de travail de la CEE.

## **VI. Transport 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**

39. Le secrétariat a donné des informations sur les progrès réalisés par le Groupe d'experts dans la mise en œuvre du mandat 2020-2025. Le Groupe s'est attaché à recenser les seuils des phénomènes météorologiques auxquels il faudrait se référer dans les nouvelles projections des risques météorologiques à afficher sur les cartes SIG. Il a également entamé des travaux sur le cadre des tests de résistance des équipements de transport et commencé à étudier le thème des voies d'adaptation dans les transports. De plus, une enquête a été élaborée pour recueillir des données sur les pertes économiques dues aux phénomènes météorologiques extrêmes. Les informations recueillies ont pour but de présenter des dossiers de décision lorsque les investissements dans l'adaptation sont valables. Enfin, des informations ont été données sur les efforts déployés pour concevoir un atelier, destiné à la région méditerranéenne, sur les effets des changements climatiques et les besoins d'adaptation du secteur des transports. Cet atelier devrait être organisé conjointement avec la CESAO, ainsi que d'autres partenaires pertinents qui travaillent dans la région, et être accueilli et dirigé par le Gouvernement français.

40. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction les renseignements concernant l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts et a salué l'approche, déterminée par la demande, adoptée par ce dernier dans l'exécution de son programme de travail.

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

41. Le Groupe de travail a été informé par le Secrétaire du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie que l'outil ForFITS était désormais intégré dans les études périodiques de la performance environnementale menées par la Division de l'environnement de la CEE et qu'il était également utilisé pour plusieurs études internes menées par la Division des transports durables de la CEE dans le cadre du PPE-TSE. La poursuite du développement de ForFITS 1.0 avec des fonctionnalités supplémentaires ainsi que la mise au point d'un nouveau ForFITS 2.0 simplifié sont à l'étude, sous réserve d'un financement supplémentaire, et des efforts sont faits pour établir des partenariats visant à promouvoir une utilisation plus large et un développement conjoint. Il a été fait mention d'un atelier qui avait eu lieu pour évaluer les émissions en amont et en temps réel des véhicules électriques pendant la recharge. Les parties prenantes avaient suggéré d'aller au-delà des moyennes annuelles pour calculer les émissions liées à la consommation d'électricité des VE, et d'explorer le potentiel d'atténuation de la recharge des VE pendant les heures à faible intensité de carbone.

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

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/2022/5

43. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat a fait savoir qu'en réponse à la demande que le CTI avait formulée à sa dernière session, il avait établi, avec l'aide de chercheurs de l'Université de Birmingham, le document ECE/TRANS/WP.5/2022/5, qui offre une vue d'ensemble des mesures de réduction de l'empreinte écologique prises par les secteurs de l'aviation et du transport maritime. À la lumière des travaux menés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Organisation maritime internationale (OMI) et d'autres parties prenantes, de nouvelles étapes visant à permettre au secteur des transports intérieurs d'intensifier ses efforts sont en outre suggérées dans le document. Le secrétariat a ensuite invité le WP.5 à faire part de ses observations concernant les propositions figurant dans le document et à donner des indications sur la manière dont il concevait son propre rôle et celui du Comité pour faire avancer le programme de décarbonisation du secteur des transports intérieurs, compte tenu en particulier de son nouveau mandat, adopté par le Conseil économique et social, qui reconnaît le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs.

44. Compte tenu du mandat confié par le Conseil économique et social, le WP.5 a demandé au secrétariat de continuer à assurer la liaison sur cette question avec les commissions régionales ainsi qu'avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le WP.5 a examiné le document ECE/TRANS/WP.5/2022/5, qui donne un aperçu des mesures prises par les secteurs du transport aérien et du transport maritime pour réduire leur empreinte écologique et formule plusieurs recommandations sur la manière d'accroître le rôle du Comité et de ses organes subsidiaires dans ce domaine. Il a en outre demandé au secrétariat de solliciter les réactions des secrétariats des autres groupes de travail concernés et de réviser le document sur cette base avant de le soumettre au CTI par l'intermédiaire de son Bureau.

45. Le secrétariat a fait savoir que les représentants du WP.5 désirant soumettre par écrit leurs réactions et observations sur le document pouvaient le faire avant le 30 septembre 2022.

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

*Document(s) :* Document informel WP.5 n° 4 (2022)

46. Une table ronde sur la protection des infrastructures de transport aux stades de la conception, de la construction et de l'exploitation a été organisée au titre de ce point de l'ordre du jour, dans le cadre du Forum 2022 de la CEE sur la sûreté des transports intérieurs. La manifestation a réuni des intervenants de premier plan représentant diverses parties prenantes, notamment le Programme mondial de lutte contre les menaces terroristes pesant sur des cibles vulnérables, du Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies, Proactima, société de conseil basée en Norvège, ainsi que les autorités compétentes de la Fédération de Russie et de la Türkiye.

47. Les intervenants et les participants ont fait le point sur les menaces pesant sur les infrastructures de transport intérieur critiques aux stades de la planification, de la conception et de l'exploitation, et ont recensé les politiques et approches susceptibles de contribuer à relever ces défis au mieux. À cet égard, les participants ont pris connaissance du contenu et du champ d'application des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies, notamment les résolutions n° 2341(2017) et n° 2396 (2017), et ont été informés de la disponibilité de modules de formation thématiques sur la protection des cibles vulnérables et les menaces terroristes, sur la base desquels un renforcement des capacités est fourni aux États Membres. Les participants ont également bénéficié des exemples nationaux fournis par les représentants de la Fédération de Russie et de la Türkiye, qui ont souligné l'importance d'établir un cadre réglementaire et juridique solide autour de la sécurité des infrastructures de transport, d'une part, et de fournir un large éventail de mesures pratiques devant être mises en place et respectées pendant les phases de conception, de construction et d'exploitation des infrastructures de transport critiques, d'autre part. En conclusion, les participants ont convenu

que les pays devraient définir ce qui constitue une infrastructure critique et des cibles « douces » dans leur contexte national, et, sur cette base, élaborer une stratégie nationale pour protéger les infrastructures de transport critiques contre les risques, y compris les cybermenaces. À cet égard, les participants ont reconnu la nécessité d'appliquer une approche fondée sur les risques et d'élaborer une méthode d'évaluation commune, notamment dans le cadre de structures et de mécanismes de coopération pluri-institutionnelle et interinstitutionnelle, nécessaires pour que les mesures liées à la sécurité soient comprises et mises en œuvre de manière cohérente.

48. Le WP.5 s'est félicité de l'atelier tenu sur la protection des infrastructures de transport intérieur contre les interventions illicites aux stades de la conception, de la construction et de l'exploitation et a convenu de l'importance d'élaborer un cadre réglementaire et juridique solide en matière de sécurité des transports et de la nécessité de tenir compte des infrastructures fixes et informatiques à tous les stades. Le WP.5 a également souligné la nécessité, pour les gouvernements, de se tenir au courant des dernières tendances et pratiques dans ce domaine. Sur proposition du secrétariat, le Groupe de travail a décidé d'organiser, dans le cadre de sa prochaine session, un séminaire consacré aux cybermenaces pesant sur les stations de recharge des véhicules électriques. Cette initiative devrait être prise avec la coopération des autres groupes de travail concernés, notamment le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) ou le groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents, qui relève du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules.

49. La note de cadrage, le programme et les exposés présentés au cours de l'atelier sont disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/events/wp5-working-party-transport-trends-and-economics-35th-session>.

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

50. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le WP.5 s'est félicité de la tenue de l'atelier interrégional sur l'électrification de la mobilité, y compris au niveau urbain – défis et possibilités pour les transports, l'énergie et l'aménagement du territoire – organisé conjointement par les Divisions des transports durables et de l'énergie durable de la CEE et la Section du développement urbain, du logement et de l'aménagement du territoire du secrétariat, le 5 septembre 2022. Le WP.5 a également répété qu'il avait à cœur de continuer à promouvoir et à présenter les tendances et les bonnes pratiques dans ce domaine, dans le cadre de ses activités sur le transport urbain durable.

51. Le Président du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (WP.5/GE.5), créé sous les auspices du WP.5 en vue de l'adoption du Plan directeur paneuropéen sur le cyclisme du PPE-TSE, en mai 2021, a informé le Groupe de travail des activités prévues par le Groupe d'experts. Il a été rappelé au WP.5 que, conformément à son mandat, le GE.5 doit servir de plateforme pour recueillir des données sur les infrastructures cyclables nationales, analyser les données et proposer des itinéraires dans la région de la CEE, sur la base des itinéraires cyclables nationaux et EuroVelo existants, en vue de former un réseau cyclable à l'échelle de la CEE. Le GE.5 est en outre chargé d'élaborer des définitions communes pour les différents types d'infrastructures cyclables et de concevoir de nouveaux panneaux de signalisation pour les itinéraires cyclables. Le Président du GE.5 a fait savoir qu'à la première session du Groupe, en juin 2022, les Gouvernements de l'Allemagne, de l'Espagne et du Portugal s'étaient engagés à fournir des données sur leurs infrastructures cyclables et que tous les autres pays avaient été invités à faire de même. Le GE.5 avait également convenu d'élaborer un document de travail sur les paramètres/attributs des itinéraires cyclables et les catégories d'utilisation, et d'établir un guide pour la réalisation de réseaux cyclables nationaux (traitant de l'élaboration des itinéraires et de la définition de leurs paramètres). En ce qui concerne l'élaboration des définitions, le Président du GE.5 a indiqué que le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6 sert de document de référence et que le Groupe coopère avec le Groupe d'experts de la signalisation routière (organe relevant du WP.1) lorsqu'il s'agit de concevoir de nouveaux panneaux de signalisation liés au cyclisme.

Le Président du Groupe d'experts a invité tous les États membres à se joindre à la prochaine session du Groupe, qui aura lieu les 28 et 29 novembre 2022.

52. Le WP.5 a remercié le Président du GE.5 pour les informations communiquées et demandé à être tenu au courant de l'évolution de la situation à sa prochaine session.

## **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

53. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Présidente a rappelé au WP.5 qu'à sa trente-quatrième session (septembre 2021), le Groupe de travail avait prié le secrétariat d'établir, pour la session à venir du CTI, un document officiel comprenant : a) un aperçu de l'ensemble des recommandations déjà élaborées par le groupe consultatif pluridisciplinaire informel et un plan de mise en œuvre ; et b) une note de cadrage devant faciliter l'échange d'informations et la planification éventuelle des interventions d'urgence pour le transport ferroviaire, routier et fluvial (publié sous la cote ECE/TRANS/2022/19).

54. Le secrétariat a ensuite informé le WP.5 qu'à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022), le CTI avait dit apprécier à leur juste valeur les efforts supplémentaires déployés par le groupe consultatif pluridisciplinaire informel, s'était félicité des recommandations relatives aux mesures à prendre et avait adopté le plan de mise en œuvre. Le Comité s'était félicité en particulier de la note de cadrage élaborée par le secrétariat, concernant la planification des interventions d'urgence pour le transport ferroviaire, routier, fluvial et intermodal, et il avait demandé au secrétariat de présenter les propositions correspondantes aux groupes de travail concernés, pour examen et approfondissement éventuel. Le secrétariat a invité le WP.5 à examiner le document ECE/TRANS/WP.5/2022/4, qui est une version révisée du document ECE/TRANS/2022/19, et à donner des orientations sur les prochaines étapes, visant à renforcer la résilience du secteur des transports intérieurs et à mieux le préparer aux futures pandémies ou situations d'urgence internationales. Le secrétariat a en outre invité les pays désireux de renforcer leur dispositif de gestion des imprévus dans le secteur des transports internationaux à envisager de participer à un projet pilote portant sur la construction de réseaux d'infrastructures de transport résilients, adaptés au climat et économiquement viables, financé par des fonds extrabudgétaires.

55. Le WP.5 a accueilli favorablement le document ECE/TRANS/WP.5/2022/4, établi par le secrétariat à la demande du Groupe de travail à sa dernière session. Il s'est félicité de l'adoption par le CTI à sa session de février 2022 du plan d'action proposé pour la mise en œuvre par les groupes de travail chargés des modes de transport visés des recommandations formulées par le groupe consultatif pluridisciplinaire informel et a demandé au secrétariat d'assurer le suivi de la mise en œuvre de ce plan d'action avec ces groupes de travail. Le WP.5 a également accueilli avec intérêt la proposition du secrétariat invitant les pays intéressés à participer, à titre volontaire, à un projet pilote visant à mettre au point un système international de gestion des situations d'urgence pour les routes, les chemins de fer ou les voies navigables intérieures sur un segment spécifique d'un couloir.

56. Au titre du même point de l'ordre du jour, et compte tenu des contributions reçues dans le cadre du point 2 de l'ordre du jour, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.5/2022/2, intitulé « État des lieux des nouvelles tendances en ce qui concerne les infrastructures de recharge pour véhicules électriques », et a donné un aperçu des idées préliminaires concernant le renforcement du rôle du Comité des transports intérieurs (CTI), son propre rôle en tant que groupe de réflexion du CTI et celui des autres groupes de travail concernés.

57. Les recommandations préliminaires visées dans les paragraphes 41 et 42 du document ci-dessus comprennent, entre autres :

- La mise en place, sous les auspices du WP.5, d'un suivi régulier des tendances générales et des évolutions concernant les véhicules électriques de transport de passagers ;
- L'organisation, par le WP.5, dans le cadre de ses activités sur la sécurité des transports, éventuellement en coopération avec le Groupe de travail des transports routiers (SC.1), ou le groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents relevant du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), d'une table ronde consacrée à la sécurité des systèmes de recharge des véhicules électriques, tant en ce qui concerne les cybermenaces que la sécurité physique des utilisateurs pendant la recharge ;
- La mise en place, sous l'égide du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), ou du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), d'un suivi des tendances générales et de l'évolution des véhicules électriques commerciaux, y compris les véhicules utilitaires légers et lourds et leurs infrastructures de recharge ;
- La mise en place, dans le cadre du CTI et avec la participation du Comité de l'énergie durable de la CEE, d'un groupe d'experts chargé de travailler sur des outils réglementaires pour une communication normalisée entre l'infrastructure de recharge et les véhicules, et sur des normes (*de jure*) relatives aux équipements publics de recharge des véhicules électriques et d'autres normes ou protocoles connexes ;
- La mise en train, par l'intermédiaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), de la collecte de données sur les véhicules électriques et leurs équipements de recharge, en élaborant au besoin des définitions de données et en mettant en place un mécanisme de collecte portant à la fois sur le réseau et les véhicules.

58. Les représentants de l'Allemagne et de la Suède ont exprimé leur soutien à la poursuite de l'examen des recommandations et propositions préliminaires formulées dans le document. Le WP.5 a accueilli favorablement le document ECE/TRANS/WP.5/2022/2, établi par la Division des transports durables en étroite consultation avec la Division de l'énergie durable, comme l'avait demandé le CTI à sa session de février 2022. Il a ensuite approuvé les idées préliminaires formulées dans le document au sujet d'un rôle plus important du CTI, de son propre rôle en tant que groupe de réflexion du CTI et de celui des groupes de travail apparentés, et a demandé au secrétariat de consulter les groupes de travail concernés, le WP.29, le WP.24, le SC.1 et d'autres, avant de réviser le document, si nécessaire, et de le présenter au Bureau pour qu'il donne son avis, puis de le soumettre au CTI à sa session de février 2023.

59. Le secrétariat a fait savoir que les représentants du WP.5 désirant soumettre par écrit leurs réactions et observations sur le document pouvaient le faire avant le 30 septembre 2022.

## **B. Tendances et économie des transports sur la période 2022-2023**

60. Comme suite à son approbation des idées préliminaires formulées dans le document ECE/TRANS/WP.5/2022/2, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de consacrer sa publication « Transport Trends and Economics 2022-2023 » (Tendances et économie des transports pour la période 2022-2023) aux tendances générales et aux évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge. Le WP.5 a également demandé au secrétariat de veiller à ce que la publication contienne des études de cas et des exemples de bonnes pratiques puisés dans toute la région de la CEE et au-delà.

## C. Assistance technique aux pays en transition

### 1. Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables

61. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat a informé le WP.5 qu'une nouvelle publication de la CEE, intitulée « Sustainable Inland Transport Connectivity Indicators (SITCIN) – Understanding the performance of road, rail, inland waterway, and inter-modal transport systems » (Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables – Comprendre les performances des systèmes de transport routier, ferroviaire, fluvial et intermodal) était maintenant disponible et qu'un tableau de bord multilingue SITCIN et une formation en ligne avaient également été mis au point.

62. Le WP.5 a salué les efforts déployés par le secrétariat pour contribuer au développement de la plateforme d'utilisateurs SITCIN, a accueilli avec intérêt la publication sur l'outil SITCIN et s'est félicité de sa future disponibilité dans les trois langues de travail de la CEE.

### 2. Assistance technique du Conseiller régional

*Document(s)* : Document informel WP.5 n° 5 (2022)

63. 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 pour le compte des pays en transition (document informel n° 6). De plus amples informations ont été fournies sur les faits nouveaux concernant les études de performance en matière de sécurité routière menées par le Secrétariat de l'Envoyé spécial des Nations Unies pour la sécurité routière avec le soutien de la Division des transports durables de la CEE et de ses homologues des autres commissions régionales de l'ONU. Ces études sont conçues pour aider le pays bénéficiaire à renforcer les capacités de gestion de la sécurité routière et à prendre des mesures efficaces pour améliorer les performances nationales dans ce domaine. Elles aident notamment les gouvernements à recenser les lacunes des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires nationaux et à évaluer le niveau de conformité aux instruments juridiques des Nations Unies en matière de sécurité routière. Le WP.5 a pris note de ces informations et 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

64. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat a informé le Groupe de travail des progrès réalisés concernant la mise en œuvre accélérée du Programme d'action de Vienne pour les pays en développement sans littoral (PDSL) durant la période 2014-2024. Il a été fait référence à l'organisation, en août 2022 à Awaza (Turkménistan), d'une conférence ministérielle des PDSL sur le thème du financement d'une meilleure connectivité. Cette dernière a conduit à l'adoption, par les ministres des PDSL, de la déclaration de synthèse d'Awaza, qui souligne notamment la nécessité d'une collaboration accrue en matière de renforcement des capacités et de mobilisation des investissements et des financements pour les infrastructures de transport des PDSL, et d'une utilisation accrue des technologies de l'information et de la communication dans les systèmes de transport et de transit. La déclaration met également l'accent sur l'urgence d'accroître les investissements dans des infrastructures résistantes au climat et de renforcer la mise en œuvre, par les PDSL, de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges ainsi que d'autres conventions et réglementations internationales et régionales liées au commerce et au transport.

65. Le Groupe de travail a été informé que le secrétariat de la CEE soutenait la mise en œuvre des priorités du Programme d'action relatives au transport, notamment par la création de l'OIT, une plateforme SIG qui fait office de portail de financement pour des projets nationaux, régionaux et interrégionaux portant sur des infrastructures de transport, ainsi que par le déploiement accéléré du système international eTIR sur certains couloirs de transport reliant des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit.

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



#### **4. Lancement de LearnITC, la plateforme d'apprentissage en ligne consacrée à la connectivité des transports intérieurs et du commerce**

*Document(s) :* Document informel WP.5 n° 6 (2022)

67. Au titre de ce point de l'ordre du jour, une manifestation parallèle sur le lancement de LearnITC – plateforme d'apprentissage en ligne consacrée à la connectivité des transports intérieurs et du commerce – a eu lieu, présidée par le Secrétaire exécutif adjoint de la CEE et organisée conjointement par les Divisions des transports durables et du commerce de la CEE. Le WP.5 a salué le lancement de LearnITC, qui offre des formations, destinées aux États et à d'autres parties prenantes, sur l'adhésion aux conventions et aux accords de l'ONU relatifs aux transports intérieurs et l'application de ces instruments. Il a été indiqué que par la promotion de politiques durables de connectivité en matière de transport et de commerce, LearnITC renforce les capacités, les connaissances et les compétences des parties prenantes institutionnelles et sectorielles.

#### **D. Analyse des statistiques de la CEE sur les transports**

68. Le Groupe de travail a été informé des récentes activités du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6). Il a notamment été question d'une nouvelle activité concernant les données relatives à la recharge publique des véhicules électriques dans la région de la CEE, de la collecte de statistiques trimestrielles sur les tramways et les métros pour plus de 140 pays, de la réalisation d'enquêtes sur les déplacements et de la création éventuelle d'un référentiel d'enquêtes, du suivi des données relatives aux indicateurs de transport dans les objectifs de développement durable et du recensement des besoins supplémentaires en matière de données, ainsi que des travaux en cours visant à améliorer la diffusion des statistiques sur les transports grâce à la mise en récit des données et d'autres produits innovants.

69. Le Secrétaire du WP.6 a souligné que son groupe était disposé à répondre à toute demande de coopération statistique avec le Groupe de travail, en particulier en ce qui concernait les véhicules électriques.

70. Le WP.5 a exprimé ses remerciements pour les informations communiquées et 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) :* ECE/TRANS/304

71. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des décisions intéressant ses travaux prises par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-quatrième session, tenue en février 2022. Entre autres choses, le Groupe a pris note de la demande formulée à la même session par le Comité, qui souhaitait que lui soit soumis un rapport d'étape sur les mesures faisant progresser la mise en œuvre de sa stratégie. Le WP.5 a demandé à sa Présidente et au secrétariat de tenir le Comité au courant, par l'intermédiaire de son Bureau, des activités du WP.5 qui contribuaient à la mise en œuvre de sa stratégie.

72. Le Groupe de travail a également été informé par le secrétariat qu'à sa dernière session, faisant observer le rôle critique des transports intérieurs dans l'accélération de l'atténuation des changements climatiques dans le monde entier, le CTI avait demandé au secrétariat, en consultation avec le Bureau, d'établir un document complet sur les actions envisageables par le Comité et ses groupes de travail dans ce domaine important, pour examen à la quatre-vingt-cinquième session du Comité. La Présidente a suggéré à cet égard que les documents ECE/TRANS/WP.5/2022/2, intitulé « État des lieux des nouvelles tendances en ce qui concerne les infrastructures de recharge pour véhicules électriques », et ECE/TRANS/WP.5/2022/5, intitulé « Accélérer la mise en œuvre des mesures d'atténuation des changements climatiques dans le secteur des transports terrestres – enseignements tirés

des secteurs aérien et maritime », soient soumis au secrétariat pour servir de contributions à ce document détaillé.

## **XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)**

73. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XII. Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2023 et 2024 du Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)**

74. Le secrétariat a informé le WP.5 qu'il avait reçu deux lettres de nomination : une lettre de candidature pour le poste de président (Pays-Bas) et une autre pour le poste de vice-président (Türkiye). Le Groupe de travail a élu M<sup>me</sup> Els de Wit (Pays-Bas) Présidente et M. Burak Aykan (Türkiye) Vice-Président pour ses sessions de 2023 et 2024.

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

75. Le Groupe de travail a été informé que sa trente-sixième session devrait en principe se tenir à Genève du 4 au 6 septembre 2023.

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

76. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que, conformément aux procédures spéciales mises en place par le Comité exécutif de la Commission économique pour l'Europe le 20 mai 2020 en ce qui concerne les dispositions permettant aux organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs de la CEE de mener des activités à distance pendant la période de la pandémie de COVID-19, les recommandations sur les décisions seraient soumises après la tenue de la session, conformément à l'article 44 du mandat et du règlement intérieur de la CEE figurant dans le document E/ECE/778/Rev.5, selon une procédure d'approbation tacite d'au moins soixante-douze heures.

77. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir la version définitive du rapport de la session en coopération avec la Présidente, après l'adoption des recommandations sur les décisions.

---