


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 effets
 des changements climatiques sur les transports
 intérieurs et de l'adaptation à ces changements

 Vingt-quatrième session
 Genève, 9 et 10 mars 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 les travaux
 de sa vingt-quatrième 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)	7-13	2
IV. Changements climatiques et données sur les équipements de transport (point 3 de l'ordre du jour)	14-16	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)	17-20	5
VI. Base de données sur les mesures d'adaptation (point 5 de l'ordre du jour)	21-29	5
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)	30-42	7
VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)	43	9
IX. Date et lieu de la session suivante (point 8 de l'ordre du jour)	44	9
X. Résumé des principales décisions prises (point 9 de l'ordre du jour)	45	9



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-quatrième session (sixième session au titre de son nouveau mandat) les 9 et 10 mars 2023. Cette session, coprésidée par M^{me} S. Haensel (Allemagne), M^{me} T. Popescu (France) et M. J. Kleniewski (Pologne), était une réunion hybride : certains participants étaient présents en salle, tandis que d'autres y assistaient à distance grâce à 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, Fédération de Russie, France, Irlande, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Des représentants de l'Union européenne étaient également présents.
3. Des représentants des organisations internationales ci-après ont également pris part à la session : Association mondiale de la route (AIPCR), Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), initiative « Assistance conjointe à la préparation de projets dans les régions européennes » (Jaspers) de la Banque européenne d'investissement (BEI), Organisation météorologique mondiale (OMM) 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 aussi participé à la session : Climate Sense, École polytechnique fédérale de Zurich (ETHZ), Laboratoire de recherche appliquée du Centre national de recherches sur l'atmosphère des États-Unis d'Amérique, Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), 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.3/47.

Document(s) :

ECE/TRANS/WP.5/GE.3/47

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 portant sur l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et sur l'adaptation à ces changements afin de déterminer si de nouveaux outils, de nouvelles approches ou de nouvelles méthodes existaient ou étaient en cours d'élaboration et pourraient être incorporés dans ses activités. Il a en particulier examiné : a) les informations relatives aux orientations techniques pour la prise en compte des enjeux climatiques dans les projets d'infrastructure pour la période 2021-2027 et les dispositions relatives à la protection contre les risques climatiques figurant dans le règlement RTE-T tel que révisé par la Commission européenne ; b) le rapport de 2021 sur l'état du climat en Europe établi par l'OMM ; c) l'élaboration de lignes directrices pour l'évaluation des risques climatiques dans la taxonomie de l'Union européenne par l'Agence fédérale allemande pour l'environnement ; d) les notes techniques de l'AIPCN sur le dossier de décision concernant l'adaptation ; e) des informations actualisées sur le projet ReRa-Rain de l'UIC concernant la résilience des chemins de fer face aux changements climatiques et, en particulier, aux fortes pluies et sur le démarrage du projet ReRa-Temp concernant la résilience des chemins de fer face aux changements climatiques

et, en particulier, aux températures élevées ; et f) le rapport intitulé « Readiness for storms ahead ? Critical national infrastructure in an age of climate change » (Prêtes à affronter les tempêtes ? Les infrastructures nationales critiques à l'ère des changements climatiques), établi par la commission mixte du Parlement britannique.

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 pour les transports intérieurs dans le contexte de la variabilité du climat et des changements climatiques.

9. Le Groupe d'experts a accueilli avec intérêt les informations communiquées et les contributions apportées par la Commission européenne, l'OMM, l'Agence fédérale allemande pour l'environnement, l'AIPCN, l'UIC et la commission mixte du Parlement britannique. Au cours du débat qui a suivi les exposés, le Groupe d'experts : a) a accepté de répertorier dans son rapport final les méthodes pertinentes d'évaluation des risques et de la vulnérabilité climatiques ; b) s'est félicité des résultats de ses travaux figurant dans le rapport de 2021 de l'OMM sur l'état du climat en Europe ; c) a confirmé que les travaux consacrés au dossier de décision concernant l'adaptation étaient importants pour appeler l'attention des responsables politiques sur les programmes d'adaptation préventive et, à cet égard, a également fait observer que les primes d'assurance et l'amélioration de l'accès au financement étaient des éléments à prendre en compte dans le dossier de décision ; d) a relevé les difficultés liées au recensement, auprès des gestionnaires d'équipements de transport, des coûts et des pertes liés aux phénomènes météorologiques extrêmes, ainsi que la nécessité éventuelle de mettre en place un contrôle des dépenses, afin de mieux chiffrer tous les coûts liés aux changements climatiques (investissement, entretien et réparation des dommages) ; e) a reconnu qu'il était difficile de recueillir des données d'expérience sur l'adaptation, car les gestionnaires d'équipements n'accordaient pas tous la même importance et le même intérêt à la communication d'informations sur l'adaptation ; f) a rappelé l'intérêt pour les gestionnaires d'équipements de transport de disposer de méthodes spécifiques et efficaces d'évaluation de la résilience de leurs équipements et de répertorier les infrastructures critiques, notamment grâce à des évaluations locales de la vulnérabilité ou des risques, qui fassent intervenir des spécialistes du climat et des risques, mettent à profit la connaissance qu'avaient les gestionnaires d'infrastructures de leurs équipements, et tiennent compte des relations d'interdépendance ; et g) a reconnu qu'il importait d'élaborer des règlements rendant obligatoire la protection des infrastructures contre les risques climatiques.

10. Le Groupe d'experts a constaté que, dans le cadre des évaluations et analyses faites récemment par diverses parties prenantes, les profils représentatifs d'évolution de concentration (RCP) 4.5 et 8.5 étaient davantage utilisés que le RCP 2.6 pour la réalisation de projections des conséquences futures des changements climatiques. Il a décidé d'appliquer le RCP 4,5 dans son analyse, en sus du RCP 8.5. Il a également décidé d'examiner la nouvelle méthode d'élaboration de scénarios climatiques utilisée dans le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Cette méthode combinait les trajectoires socioéconomiques partagées (SSP) avec les RCP, le SSP 2-4.5 étant comparable au RCP 4.5 et le SSP 5-8.5 étant une mise à jour du RCP 8.5. Le Groupe d'experts a noté que les SSP n'étaient jusque-là appliqués que de manière limitée aux évaluations régionales, qui l'intéressaient, étant donné qu'il n'existait pas d'ensembles de modèles climatiques régionaux. Il a en outre décidé d'étudier la possibilité d'utiliser les niveaux de réchauffement planétaire (GWL) dans le cadre de son analyse des effets des changements climatiques sur le transport. À cet égard, il convenait de recenser les bonnes pratiques en matière d'application des GWL à l'échelle régionale et de les présenter à la session suivante.

11. Le Groupe d'experts a ensuite examiné le plan général annoté de son rapport final sur la base d'une proposition figurant dans le document informel n° 1 (2023), établi par la Présidente et les Vice-Présidents avec le concours du secrétariat. Il a fait les suggestions suivantes :

- Ajouter au début du rapport un résumé à l'intention des décideurs ;
- Préciser dans l'introduction les raisons qui doivent inciter les acteurs du secteur des transports à agir en faveur de l'adaptation aux changements climatiques et à cerner les

coûts et les avantages de l'adaptation par rapport aux coûts de l'inaction (importance de l'élaboration du dossier de décision concernant l'adaptation) ;

- Au chapitre consacré à la variabilité du climat et aux changements climatiques, ajouter une section consacrée aux données disponibles sur l'évolution future du climat (RCP, SSP et GWL) ;
- Ajouter un nouveau chapitre IV sur les politiques et législations internationales et nationales existantes en matière d'adaptation aux changements climatiques dans le secteur des transports ;
- Faire du chapitre sur le dossier de décision concernant l'adaptation une section du chapitre relatif à l'efficacité de l'adaptation, axer cette section sur les coûts et les pertes qu'engendrent l'inaction et y inclure des études sur le retour sur investissement des mesures de réduction des risques et de renforcement de la résilience. Le besoin général d'adaptation et d'estimation des coûts doit être évident dès le chapitre introductif ;
- Au chapitre consacré aux méthodes d'évaluation des risques liés aux changements climatiques qui pèsent sur les systèmes de transport, présenter des méthodes nationales ainsi que des méthodes élaborées par des partenaires spécifiques, et illustrer chaque méthode par une figure décrivant ses principales étapes ;
- Au chapitre sur l'efficacité de l'adaptation, présenter des méthodes d'évaluation des mesures d'adaptation et d'élaboration de plans d'adaptation, mises au point au niveau national ou par des partenaires spécifiques, illustrer ces méthodes par une figure décrivant leurs principales étapes, et éventuellement inclure une liste de mesures d'adaptation propres aux différents modes de transport ou faire référence à de telles listes s'il en existe déjà ;
- Ajouter au chapitre sur l'efficacité de l'adaptation une nouvelle partie qui reflète l'importance du suivi (des changements climatiques, des équipements et de l'efficacité des mesures) et de l'examen des mesures d'adaptation ;
- Au chapitre sur les enseignements à retenir et les recommandations, évoquer le suivi des mesures d'adaptation (efficacité, coûts, erreur d'adaptation, etc.) et les coûts liés aux phénomènes climatiques ;
- Définir la notion de risque (terme qui a différentes acceptions) dans un encadré ou en annexe ;
- Traiter les interdépendances et les synergies entre, d'une part, la réduction des risques de catastrophe et l'alerte rapide et, de l'autre, l'adaptation aux changements climatiques.

12. Le Groupe d'experts a également indiqué qu'il préférerait que le rapport soit divisé en deux parties, la première contenant les principaux chapitres et étant aussi concise que possible, et la deuxième présentant des études de cas détaillées se rapportant aux chapitres sur les méthodes et sur l'efficacité de l'adaptation, ainsi que d'autres études de cas pertinentes, qui étayaient les déclarations faites et les conclusions formulées dans la première partie. Il est également convenu de définir, dans la mesure du possible, un plan commun pour toutes les études de cas présentées dans le rapport final.

13. Au cours du débat, la CNUCED, Climate Sense et l'AIPCN ont accepté de contribuer respectivement aux chapitres sur les politiques et la législation, les méthodes d'évaluation des risques liés aux changements climatiques et l'efficacité de l'adaptation, et, à cet égard, de proposer des plans détaillés pour ces chapitres en vue de la réunion suivante.

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

14. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts du retard pris dans l'élaboration des cartes de projections. Ce retard était dû à des raisons indépendantes de la volonté du secrétariat. Le Groupe d'experts a pris note de cette information et a demandé que tout soit mis en œuvre pour que des cartes soient élaborées pour examen et analyse à la session suivante.

15. Le Groupe d'experts a ensuite examiné les informations recueillies par l'Université de Birmingham sur l'évaluation des effets du vent. En particulier, il a examiné une étude sur la prévision des incidents météorologiques et de leurs répercussions potentielles sur le réseau ferroviaire britannique, étude dans laquelle il était tenu compte des risques liés au vent et de l'environnement local. Un prototype de modèle de données relatives aux retards dus au vent au Royaume-Uni, élaboré dans le cadre de l'étude, aidait à prédire les incidents ferroviaires imputables au vent. La probabilité prévue de survenance d'un accident devait, en principe, être applicable à tout sous-réseau ferroviaire. Un examen plus approfondi du document devait permettre d'établir l'applicabilité universelle du modèle. Il a également été suggéré d'élaborer un catalogue des incidences du vent. Ces incidences pourraient également être associées, dans le cadre du catalogue, à des mesures visant à y remédier.

16. Comme suite au débat, le Groupe d'experts a demandé à l'Université de Birmingham d'examiner plus avant l'étude et de formuler une proposition sur l'applicabilité du modèle. L'Université de Birmingham devait également faire une proposition plus précise sur le catalogue des incidences du vent. Idéalement, la structure proposée pour le catalogue devait pouvoir être utilisée pour répertorier les incidences d'autres aléas tels que la chaleur ou les précipitations.

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)

17. Des experts de l'initiative Jaspers de la BEI et d'Infrastructure of Portugal ont présenté les travaux menés au Portugal, avec l'appui de l'initiative Jaspers, en vue de l'élaboration d'un plan de renforcement de la résilience des infrastructures de transport du pays face aux changements climatiques. Un expert de l'ETH Zurich a présenté une étude de cas sur les tests de résilience des infrastructures routières dans la région de Coire (Suisse).

18. Le Groupe d'experts s'est félicité de ces exposés instructifs. Il est convenu que ces exposés, ainsi que celui qu'avait présenté le représentant de l'initiative Jaspers à la session précédente sur l'adaptation des routes nationales polonaises aux changements climatiques, étaient des supports précieux à intégrer dans le rapport final sous la forme d'études de cas, au chapitre sur les méthodes d'évaluation des risques liés aux changements climatiques qui pesaient sur les systèmes de transport. Le Groupe d'experts a donc demandé aux auteurs des exposés d'envisager l'élaboration d'études de cas qui seraient incorporées dans le rapport final.

19. Le débat sur les exposés a permis de confirmer la nécessité d'établir des orientations quant aux méthodes disponibles et aux situations dans lesquelles ces méthodes devraient être utilisées pour l'évaluation des risques climatiques et des vulnérabilités des systèmes de transport. Le Groupe d'experts a décidé d'intégrer de telles orientations dans son rapport final, au chapitre sur les méthodes d'évaluation des risques liés aux changements climatiques qui pesaient sur les systèmes de transport. Ce débat a également confirmé la nécessité d'une directive sur la conduite des tests de résilience des infrastructures de transport. Le Groupe d'experts s'employait à établir une telle directive sous la forme d'un protocole de test de la résilience des systèmes de transport.

20. Le Groupe d'experts a demandé à ses membres de présenter aux sessions suivantes d'autres projets nationaux et infranationaux en matière d'évaluation des effets des changements climatiques et de définition des besoins d'adaptation des équipements de transport.

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

21. L'AIPCR a présenté son rapport publié en décembre 2022, qui rassemblait plus de 70 études de cas sur les changements climatiques, d'autres risques et la résilience des réseaux routiers. Elle a expliqué l'approche qu'elle avait adoptée pour classer les différentes études

de cas de sorte que les lecteurs puissent facilement trouver celles qui les intéressaient. Elle a également expliqué comment les connaissances acquises grâce aux études de cas serviraient à mettre à jour, si nécessaire, les approches méthodologiques de l'AIPCR concernant les risques liés aux changements climatiques et le cadre d'adaptation à ces changements.

22. L'AIPCR a également rendu compte de son séminaire international sur les changements climatiques, la résilience et la gestion des catastrophes pour les routes, qui s'était tenu en novembre 2022 à Yogyakarta (Indonésie). Les débats tenus lors du séminaire avaient montré que, de plus en plus, l'accent était mis sur les mesures d'adaptation plutôt que sur le relèvement après des phénomènes extrêmes, et que l'ensemble des coûts économiques, sociaux et environnementaux du relèvement avaient été calculés et étaient connus. Il était également établi que les investissements dans la réduction des risques et dans des infrastructures résilientes face aux catastrophes étaient rentables, car ils permettaient d'économiser sur les coûts du relèvement et de la reconstruction après une catastrophe. Le séminaire de l'AIPCR avait également permis de recenser des questions à examiner plus avant, notamment les erreurs d'adaptation, la mise en œuvre de solutions d'adaptation écologiques et le recul face à l'élévation du niveau des mers.

23. Le Groupe d'experts a salué le caractère instructif de l'exposé. Il trouverait intéressant que les études de cas collectées soient examinées sous l'angle du retour sur investissement en matière d'adaptation afin que des exemples concrets de retour sur investissement puissent être recueillis aux fins de la présentation d'un dossier de décision concernant l'adaptation. Il a également suggéré d'examiner le modèle utilisé dans les études de cas du rapport de l'AIPCR afin de proposer un modèle pour les études de cas présentées dans son rapport final.

24. Le Groupe d'experts a accueilli avec intérêt les informations sur le calcul des coûts du relèvement, qui devraient permettre de rassembler des données relatives à ces coûts et de présenter des documents d'information sur les coûts de l'inaction.

25. Le Groupe d'experts a également exprimé son intérêt pour les questions à examiner plus avant, recensées lors du séminaire de l'AIPCR. Il souhaitait que les mesures d'adaptation appliquées, en particulier les erreurs d'adaptation, soient évaluées, et que des informations sur ces mesures soient communiquées.

26. Le Groupe d'experts a ensuite examiné le document informel n° 2 (2023), dans lequel figurait un projet d'orientations sur les stratégies d'adaptation dans le secteur des transports. Ce projet d'orientations a été présenté par l'Université de Birmingham au nom du groupe de volontaires qui l'avait élaboré.

27. Le Groupe d'experts a salué l'établissement du projet d'orientations et a formulé les propositions suivantes :

- Ajouter dans l'introduction une déclaration sur le champ d'application ;
- Revoir le chapitre relatif aux enjeux liés aux stratégies d'adaptation. Il convenait d'évoquer ces enjeux de manière générale au début, puis d'inclure des exemples précis à la fin du document ;
- Ajouter une définition du terme « adaptive design » (conception adaptative) ;
- Indiquer les orientations sectorielles qui font référence à des stratégies d'adaptation (stratégies de l'AIPCN pour l'adaptation du transport maritime et fluvial aux inondations, normes ISO, orientations de la CNUCED, etc.) et, ce faisant, raccourcir la section portant sur les conditions préalables à l'élaboration de stratégies d'adaptation ;
- Établir une distinction entre les seuils critiques (lorsqu'un changement en profondeur est nécessaire) et les seuils à partir desquels les capacités actuelles sont dépassées ;
- Éviter d'employer le terme « tipping point » (point de bascule) et le remplacer par « threshold » (seuil) ;
- Dans la partie consacrée aux étapes de l'élaboration d'une stratégie d'adaptation, inclure l'évaluation des interdépendances dans l'étape de l'examen des vulnérabilités (étape 1) ;

- Appliquer la structure du GIEC pour les mesures d'adaptation et ajouter des exemples sectoriels de mesures ;
- Étoffer la figure sur la planification des méthodes d'adaptation.

28. Le Groupe d'experts est convenu que les éventuelles observations écrites supplémentaires devaient être envoyées au secrétariat au plus tard le 24 mars 2023.

29. Le Groupe d'experts a également invité ses membres à sonder les gestionnaires d'équipements de transport de leurs pays respectifs pour savoir si certains accepteraient d'appliquer les orientations dans le cadre d'une étude de cas portant sur un équipement de transport particulier. Les gestionnaires d'équipements intéressés ont été priés de contacter le secrétariat.

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)

30. La France a rendu compte des travaux préparatoires de la conférence sur la sensibilisation à l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques et sur la mise en place d'un programme d'intervention efficace en faveur des pays de la région méditerranéenne, qui se tiendrait à Marseille les 15 et 16 mai 2023, et a présenté le programme de cette conférence. Le Groupe d'experts a pris note des informations communiquées.

31. L'ETH Zurich a présenté le document informel n° 3 (2023), dans lequel figurait le projet de protocole de test de la résilience des équipements de transport, tel qu'établi par le groupe intersessions de volontaires.

32. Le Groupe d'experts s'est réjoui du travail accompli par le groupe intersessions et du projet de protocole, et a formulé les propositions suivantes :

- Ajouter une représentation graphique du protocole de test de résilience (étapes) ;
- Ajouter une explication sur la manière dont le test de résilience peut être mis en lien avec d'autres méthodes d'évaluation de la vulnérabilité ou des risques, ou être complémentaire de ces méthodes, et sur les situations dans lesquelles il est conseillé de procéder à un test de résilience ;
- Dans la section consacrée au recours à des tests de résilience comme moyen de déterminer si un programme d'intervention est nécessaire, donner davantage de précisions sur les mesures à prendre à la suite de l'achèvement du test de résilience ;
- Mieux expliquer l'expression « worse than expected » (pire(s) que prévu) dans la section relative au recours à des tests de résilience, en la mettant en lien avec le dépassement d'un seuil au-delà duquel le système ne peut plus s'adapter ;
- Toujours dans la section relative au recours à des tests de résilience, faire référence, dans les exemples d'interventions possibles, à des mesures non physiques en sus des mesures physiques d'adaptation ;
- Fournir des exemples de codes ou de cadres nationaux et de directives européennes qui énumèrent des valeurs relatives aux incidences ou aux prévisions de circulation, ainsi que de modèles existants pouvant être appliqués dans le cadre de tests de résilience.

33. Le Groupe d'experts est en outre convenu que les éventuelles observations écrites supplémentaires devaient être envoyées au secrétariat au plus tard le 24 mars 2023.

34. Le Groupe d'experts a également invité ses membres à sonder les gestionnaires d'équipements de transport pour déterminer si certains étaient disposés à appliquer le protocole de test de résilience à des équipements de transport particuliers et à élaborer des études de cas qui permettraient de décrire les tests et leurs résultats. Dans l'idéal, les études

de cas devraient illustrer les approches tant qualitatives que quantitatives des tests de résilience. Les gestionnaires d'équipements disposés à procéder à des tests de résilience en suivant le protocole étaient priés de contacter le secrétariat.

35. Le Groupe d'experts a ensuite examiné le document informel n° 4 (2023), qui contenait un plan annoté du guide pour l'évaluation de la criticité des moyens de transport et avait été élaboré par le secrétariat en collaboration avec la Présidente et les Vice-Présidents. Le Groupe d'experts a adressé les recommandations suivantes aux auteurs du futur guide :

- Expliquer comment la criticité varie en fonction de l'échelle (le même équipement de transport peut présenter des niveaux de criticité différents selon qu'il est considéré à l'échelle nationale ou à l'échelle locale) ;
- Inclure parmi les conséquences d'un incident, en plus de la perte de connectivité ou de performance, la baisse du niveau de sûreté et de sécurité, et réfléchir à l'importance à accorder à chacune de ces conséquences lors de l'évaluation de la criticité (peut dépendre de la situation de chaque équipement ou de l'échelle à laquelle l'évaluation est menée) ;
- Faire référence aux obligations internationales existantes en matière de recensement des équipements critiques et à la définition européenne existante de la criticité.

36. Le Groupe d'experts a invité les experts intéressés à se joindre à un petit groupe chargé d'élaborer le projet de guide pour la session suivante. Les experts intéressés étaient priés de contacter le secrétariat. Le projet de guide devait être élaboré en vue d'être présenté à la session suivante.

37. Le Groupe d'experts a été informé de la distribution des enquêtes sur les effets des phénomènes climatiques et météorologiques sur les infrastructures de transport (route et rail), et de la collecte de données sur les événements qui conduisaient à des incidents au niveau de ces infrastructures et entraînaient des perturbations de la circulation et de l'exploitation avec ou sans dommages causés à l'infrastructure, influaient sur le fonctionnement régulier et pouvaient nécessiter l'intervention d'une équipe d'exploitation pour rétablir le service au niveau où il était avant l'incident. Cette enquête devrait également permettre de recueillir des informations sur les coûts des interventions et les pertes d'exploitation.

38. L'enquête avait été distribuée entre octobre et décembre 2022 aux points focaux des groupes de travail sur les transports routiers et ferroviaires, aux acteurs des projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen, ainsi qu'à l'UIC. La date limite de soumission des réponses avait été fixée au 31 mars 2023. Les premières réponses avaient été reçues du Portugal, de la Slovénie et de la Türkiye.

39. EUROCONTROL a évoqué les travaux consacrés aux coûts de l'inaction climatique dans le cadre du groupe de travail européen sur l'adaptation de l'aviation aux changements climatiques, y compris les difficultés rencontrées. Ces travaux avaient soulevé plusieurs questions concernant la collecte de données sur les coûts, notamment la sélection des effets climatiques, des scénarios climatiques, des types de coûts et de la période à couvrir, ainsi que la question de savoir dans quelle mesure les coûts observés dans le passé pouvaient être extrapolés aux fins de l'établissement de prévisions.

40. Le Groupe d'experts s'est ensuite penché sur les efforts de collecte de données sur les coûts et pertes et a souligné, de manière générale, que les gestionnaires d'équipements ne consignaient pas systématiquement les coûts, et que ces derniers n'étaient pas mis en lien avec la source ou les causes. En général, le coût des dommages couverts par une assurance était bien enregistré. En revanche, les coûts d'intervention ou de nettoyage couverts par le budget d'entretien n'étaient aucunement mis en lien avec les causes et n'étaient donc pas correctement enregistrés. En effet, même lorsque les gestionnaires d'équipements étaient en mesure de comptabiliser les coûts liés aux perturbations ou aux dommages causés par un phénomène météorologique extrême, leurs données étaient généralement insuffisantes pour établir un lien de causalité entre le phénomène et le coût. En outre, il arrivait que les données existantes sur les coûts ne soient pas systématiquement communiquées. Le Groupe d'experts s'est donc déclaré très intéressé par les résultats de l'enquête et la question de savoir si ces résultats confirmaient l'expérience acquise. Le cas échéant, il pourrait éventuellement envisager d'élaborer un guide ou un document sur la

manière d'enregistrer systématiquement les coûts et d'améliorer les données disponibles afin de les mettre en lien avec la source ou la cause, de manière à pouvoir distinguer les coûts normaux des coûts extraordinaires.

41. Enfin, le secrétariat a informé le Groupe d'experts de manifestations et conférences que la CEE et d'autres organismes organiseraient prochainement et qui étaient susceptibles d'intéresser les experts, à savoir :

- La table ronde sur les infrastructures vertes, durables et résilientes, qui se tiendrait le 30 mars 2023 dans le cadre de l'édition 2023 du Forum régional de la CEE pour le développement durable, intitulée « Ensuring the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development in the ECE region at times of multiple crises » (Promouvoir la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 dans la région de la Commission économique pour l'Europe en période de crise multiple), et au cours de laquelle divers aspects de la résilience des infrastructures de transport seraient abordés et la Vice-Présidente du Groupe d'experts (France) évoquerait les activités de celui-ci ;
- Les manifestations parallèles de la soixante-dixième session de la Commission, qui se tiendrait du 2 au 5 avril, et en particulier la manifestation du 5 avril intitulée « The future of regulation in the pan-European region: Horizon-scanning for a sustainable and equitable future » (L'avenir de la réglementation dans la région paneuropéenne : tour d'horizon prospectif pour un avenir durable et équitable), au cours de laquelle la Présidente du Groupe d'experts évoquerait les travaux du Groupe ;
- Le XXVII^e Congrès mondial de la route de l'AIPCR, prévu du 2 au 6 octobre 2023, au cours duquel une séance de prospective serait organisée sur les tests de résilience des infrastructures routières face aux risques liés aux changements climatiques.

42. Le Groupe d'experts a pris note des manifestations à venir et a apprécié le fait que ses activités puissent être présentées et examinées lors de ces manifestations.

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

43. La CNUCED a informé le Groupe d'experts des activités qu'elle avait menées en marge de la vingt-septième session de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP27), et de la publication d'une note d'orientation sur le financement de l'adaptation dans les pays en développement (note d'orientation n° 104 intitulée « Tackling debt and climate challenges in tandem: A policy agenda » (S'attaquer à la fois à la dette et aux problèmes climatiques : un programme d'action).

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

44. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts que la vingt-cinquième session se tiendrait en principe les 30 et 31 octobre 2023, à Genève.

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

45. 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.