



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-sixième session**

Genève, 20-23 février 2024

Point 10 g) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale**et transversale ou d'ordre réglementaire :****Travaux analytiques dans le domaine des transports****Travaux analytiques de la Division des transports durables****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note offre un résumé de l'activité du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), qui fait office de groupe de réflexion sur les transports au sein du Comité des transports intérieurs. On y trouvera également un aperçu des travaux analytiques que la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a menés en 2023. Ces travaux comprennent l'élaboration de publications consacrées à certaines questions relatives aux transports, la réalisation d'analyses par les groupes d'experts et des équipes spéciales pluridisciplinaires, la rédaction de documents analytiques destinés à appuyer les activités liées aux conventions des Nations Unies relatives aux transports, des ateliers de renforcement des capacités, ainsi que la poursuite des travaux d'un comité de gestion de la coordination des couloirs de transport.

Le Comité est invité à examiner les informations figurant dans le présent document. Il pourrait également formuler des recommandations sur les travaux analytiques que devrait à l'avenir mener la CEE dans le domaine des transports.



I. Travaux analytiques menés par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports



Source : Depositphotos, 2022.

1. Le WP.5 facilite l'échange d'idées et de données d'expérience entre les régions, en particulier sur les défis se rapportant au développement de systèmes de transport intérieur durables. Son mandat lui permet de jouer le rôle privilégié de groupe de réflexion sur les transports dans le cadre du Comité des transports intérieurs (CTI).
2. Après que le CTI eut, à sa quatre-vingt-unième session, invité ses organes subsidiaires à prendre des mesures de suivi afin de mettre leurs travaux en concordance avec sa stratégie à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/288, par. 15 a) et c)), le mandat et le programme de travail du WP.5 ont été pleinement mis en concordance avec les priorités stratégiques relevant du quatrième rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux.
3. Comme suite à ses activités passées, et compte tenu de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, le WP.5 a adopté en 2019, à sa trente-deuxième session, un programme de travail à long terme (2020-2030) en convenant des six rubriques d'activités suivantes, en fonction desquelles le présent document a été structuré :
 - a) Développement des réseaux ou liaisons de transport ;
 - b) Transports et changements climatiques ;
 - c) Mobilité urbaine durable ;
 - d) Données relatives aux infrastructures de transport ;
 - e) Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable ;
 - f) Sécurité des transports intérieurs.
4. À sa trente-sixième session annuelle, le WP.5 a adopté un rapport d'évaluation pour la période 2020-2023 ainsi qu'un nouveau programme de travail biennal 2024-2025 et une version actualisée du programme de travail à long terme, tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.5/2023/10. Le WP.5 a également adopté son mandat et son règlement intérieur révisés, qui avaient été alignés sur ceux du Comité des transports intérieurs (CTI), tels qu'ils figurent dans les annexes 1 et 2 du document ECE/TRANS/WP.5/74.

II. Aperçu des activités du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, rubrique par rubrique

A. Développement des réseaux ou liaisons de transport

1. Comité de coordination pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul



5. À l'occasion de la trente-sixième session annuelle du WP.5, le Président et le Vice-Président du WP.5, ainsi que le secrétariat et les coordonnateurs des corridors (Géorgie et Ouzbékistan) désignés dans le cadre du Comité de coordination de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et de l'Organisation de coopération économique (OCE) pour les corridors transcaspien et Almaty-Téhéran-Istanbul, ont rendu compte de l'état d'avancement des activités menées dans le cadre du Comité depuis la dernière session annuelle de ce dernier. Les résultats des trois premières sessions du Comité de coordination (tenues à Genève en décembre 2022, à Istanbul en juin 2023 et à Bakou en juillet 2023) ainsi que le mandat approuvé du Comité et le programme de travail biennal 2023-2025 ont été présentés, tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.5/2023/1.

6. Le Groupe de travail a été informé que le plan de travail biennal du Comité de coordination, qui se compose actuellement de représentants des ministères des transports, des agences ferroviaires et des autorités douanières de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, de la République islamique d'Iran, de la Türkiye, du Kazakhstan, du Kirghizistan et de l'Ouzbékistan, était axé sur cinq rubriques thématiques convenues, à savoir :

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

b) Dématérialisation, harmonisation et normalisation des documents de transport utilisés sur les corridors (aussi bien pour le transport multimodal que pour l'unimodal) ;

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

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

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

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

8. Le Groupe de travail s'est félicité du rapport sur l'état d'avancement des travaux du Comité de coordination de la CEE et de l'OCE pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, qui se réunissait en tant que groupe informel d'amis du Président du WP.5. Il a salué le fait que le Comité de coordination, actuellement composé de sept États (Azerbaïdjan, Géorgie, République islamique d'Iran, Türkiye, Kazakhstan, Kirghizistan et Ouzbékistan), avait adopté son mandat et un programme de travail détaillé pour la période 2023-2025, et il a engagé les pays à exécuter efficacement ce programme.

9. Le Groupe de travail s'est également félicité de la nomination, pour une période initiale d'un an, des deux coordonnateurs pour les corridors (Géorgie et Ouzbékistan). Le Groupe de travail a remercié les représentants et a souligné qu'il était important de poursuivre le travail d'évaluation des actions en cours, d'assurer un suivi et de poursuivre les travaux sur les tarifs et les horaires, ces éléments étant cruciaux pour la poursuite de la mise en service des deux corridors.



Source : Depositphotos, 2023.

10. Le Groupe de travail s'est félicité de l'aperçu des activités menées ou prévues en vue de la mise en service du corridor transcaspien et du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.5/2023/2. Il a engagé les membres du Comité à poursuivre la mise à jour de ce tableau de coordination et à y faire figurer des références :

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

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

11. Le Président du WP.5 a indiqué que la quatrième session du Comité de coordination se tiendrait sous forme hybride au cours du dernier trimestre de 2023 et que d'autres sessions en présentiel seraient prévues en 2024.

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



Source : Depositphotos, 2023.

2. Atelier interrégional sur la gestion des corridors de transport multimodal

13. Le 4 septembre 2023, en conjonction avec la trente-sixième session annuelle du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, un atelier interrégional sur la gestion des corridors de transport multimodal a été organisé dans le cadre de la rubrique thématique « Développement des réseaux ou liaisons de transport » du WP.5. Le CTI ayant, à sa quatre-vingt-cinquième session, demandé que des consultations soient menées avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sur la création de mécanismes de coordination pour la gestion des corridors de transport internationaux, ces deux organisations ainsi que d'autres parties prenantes régionales et internationales chargées de la réglementation ont été invitées à faire part de leur expérience dans ce domaine.

14. L'atelier, soutenu par les cinq commissions régionales de l'ONU (CEE, CESAP, CESA, CEA et CEPALC), a constitué une enceinte complète pour l'échange d'enseignements précieux entre les décideurs politiques et les parties prenantes en Europe, en Asie, au Proche et au Moyen-Orient, en Afrique et en Amérique latine concernant les moyens d'aborder la gestion des corridors. Des orateurs d'un groupe varié de pays, dont le Brésil, la Turquie et la Fédération de Russie, y ont pris la parole. L'OTIF, l'OSJD, la CESA, le Comité du corridor routier transsaharien et la Banque islamique de développement (BID) ont également apporté leur contribution.

15. Le représentant de l'OTIF a fourni une présentation détaillée de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) de 1999 et de ses appendices, ainsi que de son rôle dans la facilitation du transport international de marchandises par rail dans la région. Le représentant de l'OSJD a présenté un exposé complet sur le rôle que joue son organisation dans la gestion des corridors. L'OSJD couvre les questions liées à la cartographie complète des corridors, en servant d'enceinte inclusive pour le dialogue entre les entreprises ferroviaires nationales de toute la région, et définit des caractéristiques techniques et des aspects de performance opérationnelle.

16. Le Groupe de travail a pris acte du fait qu'il était important de mettre en place un cadre réglementaire solide parallèlement au développement des infrastructures et à l'adoption d'une démarche englobant l'ensemble du corridor, forte du constat qu'un corridor de transport n'est aussi solide que son maillon le plus faible. Suite aux différents exposés, le Groupe de travail a relevé les différences significatives dans les méthodes de gestion des corridors entre les pays et les régions, ainsi que les possibilités d'harmonisation et d'adoption de leçons tirées de l'expérience. Le Groupe de travail a donc décidé de continuer de mettre à disposition une plateforme pour l'échange de vues sur les dernières tendances, les possibilités et les défis dans le domaine de la gestion des corridors de transport multimodal, en mettant l'accent sur les aspects juridiques, institutionnels et réglementaires, dans toutes les régions.

17. Le Groupe de travail a invité le secrétariat à continuer d'organiser et de faciliter tous les deux ans de telles consultations sur des sujets d'intérêt interrégional ciblés, en coopération, si possible, avec d'autres Commissions régionales des Nations Unies et d'autres

organisations régionales ou interrégionales et projets pertinents. Il a demandé au secrétariat, conformément aux programmes de travail biennal pour 2024-2025 et à long terme qui venaient d'être proposés, d'organiser la prochaine consultation lors de sa session de 2025.

18. Compte tenu des compétences existantes du WP.5 et de l'OSJD dans le domaine du développement des corridors de transport internationaux, le Groupe de travail a pris acte de l'importance d'une coordination étroite avec l'OSJD. Le Groupe de travail a invité le secrétariat à déterminer, conjointement avec le Comité de l'OSJD, les modalités possibles d'approfondissement de cette coopération.

19. Le compte rendu de l'atelier, les textes des présentations et tous les documents soumis sont disponibles sur le site Web de la trente-sixième session du WP.5 à l'adresse <https://unece.org/info/events/event/381119>.

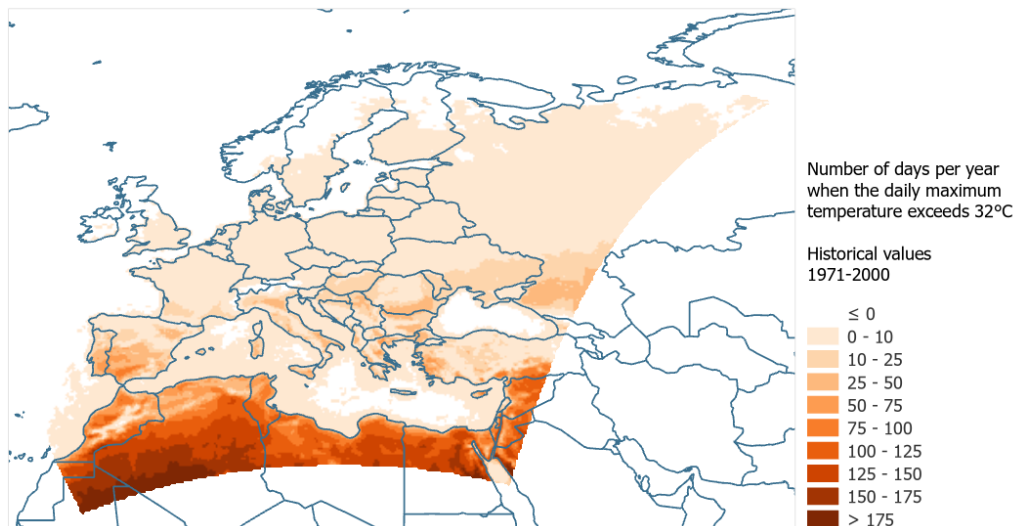
B. Transports et changements climatiques

1. Mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les transports intérieurs

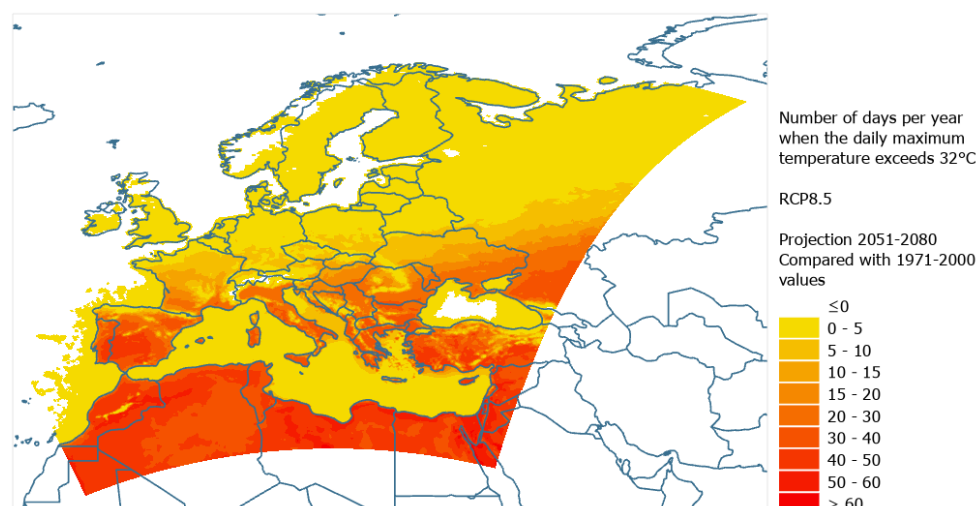
20. Le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (GE.3), fonctionnant sous les auspices du WP.5, a commencé ses activités en 2020 en se concentrant sur : a) la sensibilisation, le renforcement des capacités et l'intégration des connaissances des pays et de la communauté scientifique sur l'évaluation des impacts des changements climatiques et l'adaptation des transports ; et b) l'avancement de l'état des connaissances, l'analyse des impacts des changements climatiques sur les transports intérieurs et la définition de mesures d'adaptation appropriées et d'un bon rapport coût-efficacité.

21. En 2023, le GE.3 a analysé les projections d'événements météorologiques extrêmes liés aux vagues de chaleur et aux fortes précipitations. Des projections ont été élaborées en tenant compte de certains seuils de température et de volume de précipitations afin d'estimer le nombre de jours où des événements dépassant ces seuils se produiraient à l'avenir (nombre de jours supplémentaires (carte 2) par rapport aux données historiques (carte 1).

Carte 1

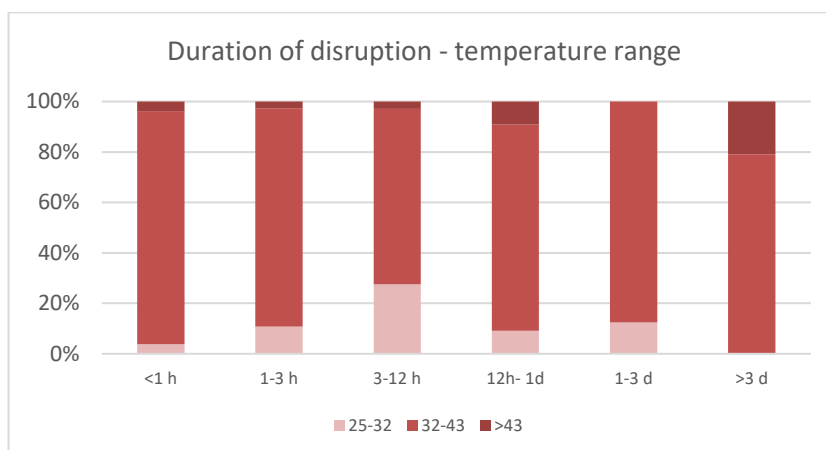


Carte 2



22. Ces projections sont ensuite analysées à la lumière des données recueillies sur les incidents survenus par le passé dans les réseaux lors d'événements météorologiques avec des températures ou des volumes de précipitations dépassant les seuils sélectionnés. Par exemple, la figure I ci-dessous montre la durée des perturbations des réseaux ferroviaires sur la base de données provenant de quelque 200 incidents récemment signalés dans les États membres de la CEE.

Figure I



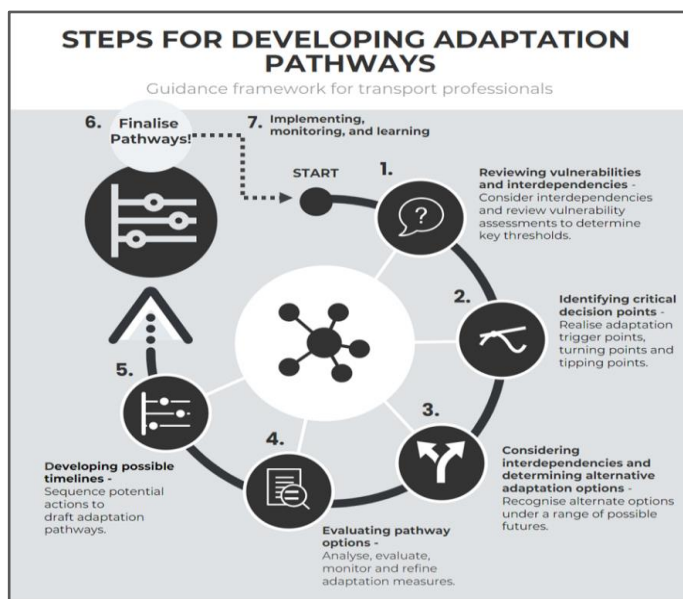
Source : CEE.

23. L'analyse combinée des incidents passés et des projections d'événements extrêmes vise à présenter le potentiel d'augmentation des perturbations et des pertes opérationnelles connexes pour les transports en cas d'inaction, c'est-à-dire d'absence de mesures d'adaptation aux conditions prévues.

24. Le GE.3 a également élaboré un protocole de test permettant d'évaluer de façon exhaustive la résilience des systèmes de transport. Ce cadre est utile pour recenser les vulnérabilités, évaluer les risques et planifier des mesures d'adaptation ou de réduction des risques. Il explique les étapes ultérieures à entreprendre dans le cadre d'un test efficace, et aborde les différentes méthodes de réalisation d'un test de résistance, tant qualitatives que quantitatives. Les méthodes qualitatives reposant sur des avis d'experts sont pratiques, peuvent être mises en œuvre dans un délai raisonnable et offrent aux gestionnaires d'infrastructures un moyen viable de réaliser des tests de résistance. Même les tests de résistance qualitatifs relativement simples basés sur des avis d'experts sont susceptibles de fournir des informations précieuses sur la résilience du système de transport concerné. Les tests quantitatifs, tels que ceux basés sur des simulations, se sont avérés offrir une analyse

plus approfondie et plus complète du système. Ils permettent de rendre compte des incertitudes significatives dans plusieurs aspects du système, comme les moments où des dangers peuvent survenir, la performance des équipements et des réseaux, et divers facteurs organisationnels. Si les approches qualitatives ne suffisent pas, les approches fondées sur la simulation sont essentielles pour comprendre l'interaction complexe entre les différentes variables d'un système de transport routier et pour prendre des décisions éclairées sur la gestion et l'atténuation des risques liés aux changements climatiques. Le cadre est prêt à être publié et appliqué par les gestionnaires de systèmes de transport et d'infrastructures.

25. Le GE.3 a également élaboré un guide sur les parcours d'adaptation dans le secteur des transports, qui était en voie d'achèvement au moment de la session. Un parcours d'adaptation peut être décrit de manière générale comme une séquence de mesures interdépendantes et souples susceptibles d'être prises de manière progressive en fonction de la dynamique future et de l'évolution des risques, grâce à des mesures précoces qui contribuent à l'adaptation globale aux changements climatiques sans compromettre les mesures futures. Ces séquences de choix combinent des plans d'adaptation à long terme valables pour une série de scénarios climatiques avec des objectifs et des mesures à court terme. Par conséquent, la méthode des parcours d'adaptation doit être au cœur de la production et de l'analyse des choix d'adaptation. Le guide explique comment appliquer les parcours d'adaptation dans les transports et examine les étapes d'une application efficace pour les réseaux et les équipements de transport. Il explique également les difficultés liées à cette approche et donne des conseils sur la manière de déjouer les pièges.



Source : CEE.

26. Le GE.3 a également continué à s'employer à susciter une prise de conscience accrue quant à la nécessité d'agir pour adapter les transports aux changements climatiques. À cette fin, il a organisé deux manifestations au cours de l'année 2023. La première d'entre elles était une conférence sur l'adaptation des transports aux changements climatiques dans la région méditerranéenne qui s'est tenue à Marseille les 15 et 16 mai 2023. L'objectif principal de la conférence était d'éclairer les pays de la Méditerranée sur l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques et la mise en place d'un programme d'intervention efficace. Elle a été organisée conjointement avec la CESA, la France (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités et Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur) et le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO). La conférence a réuni 60 participants issus de 15 pays. Elle a donné lieu non seulement à des débats d'experts et à des exposés, mais aussi à des travaux pratiques en petits groupes sur les projections climatiques et leur signification.



Participants à la conférence de Marseille (Source : Vice-Président du GE.3).

27. La deuxième manifestation était une séance de prospective organisée en marge du Congrès mondial de la route de l'AIPCR à Prague le 6 octobre 2023 sur les tests de résistance comme outil d'évaluation de la résilience des infrastructures routières face aux risques liés aux changements climatiques. La séance comprenait une table ronde où les participants se sont penchés sur des questions telles que la définition des infrastructures routières, les impacts observés des événements climatiques extrêmes et la manière dont ils affectent la fourniture de services par les routes, le niveau de résilience optimal des infrastructures routières d'un point de vue économique et les options pour la réalisation des tests de résistance. La table ronde a été suivie d'une simulation d'un test de résistance utilisant une méthode qualitative basée sur une opinion d'expert.

2. Mesures d'atténuation des changements climatiques dans les transports intérieurs

28. Le 6 septembre 2023, dans le cadre de la trente-sixième session annuelle du WP.5, s'est tenu un débat thématique sur le rôle essentiel des transports intérieurs dans l'accélération de l'atténuation des changements climatiques. Les participants ont pris note de la demande que le CTI avait formulée à sa quatre-vingt-cinquième session annuelle (Genève, février 2023), invitant le secrétariat à élaborer une stratégie ambitieuse pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs (ci-après, « la Stratégie »), étayée par un plan d'action solide assorti d'échéances, pour examen et adoption éventuelle à sa quatre-vingt-sixième session (en 2024).

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

30. Le secrétaire du Comité des transports intérieurs et le secrétaire du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) ont présenté conjointement un exposé introductif proposant l'approche fondée sur le principe « éviter-changer-améliorer » comme cadre potentiellement utile pour structurer le document de stratégie, car cette approche permet d'aborder le large éventail de mesures d'atténuation des changements climatiques entreprises sous l'égide des groupes de travail du CTI.

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

- Souligné qu'il fallait que les différents groupes de travail relevant du CTI unissent leurs efforts et adoptent une approche coordonnée dans leurs efforts d'atténuation des changements climatiques ; Mis l'accent sur l'importance de la coopération entre les sous-programmes de la CEE relatifs au transport durable et à l'énergie, ainsi qu'avec des organisations spécialisées telles que l'Agence internationale de l'énergie (AIE), le Forum international des transports (FIT) et le Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone (SLoCaT) ;
- Pris note des différences entre les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), où les transports intérieurs sont inclus, et ceux pris par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le cadre de leurs stratégies de décarbonisation ;
- Pris acte des limites afférentes à la future stratégie pour ce qui est de fixer des objectifs contraignants, mais exprimé leur soutien à la fixation d'objectifs dans la Stratégie qui soient alignés sur les contributions déterminées au niveau national (CDN) afin d'assurer une cohérence au niveau mondial ; évoqué, à ce propos, un rôle potentiel pour le CTI consistant à aider les pays à élaborer des stratégies nationales de décarbonisation des transports intérieurs conformément au cadre de la CCNUCC ;
- Plaidé en faveur de mesures d'atténuation rentables et souligné combien il importait que la Stratégie aborde la question de l'accès au financement et à la technologie ;
- Discuté de la nécessité d'harmoniser les méthodes de mesure du CO₂ et souligné la possibilité d'aborder à l'avenir d'autres impacts environnementaux tels que la pollution atmosphérique ;
- Mis l'accent sur les possibilités de réduction des émissions qu'offrirait le transfert modal et examiné comment remédier au déséquilibre historique des investissements favorisant les infrastructures routières au détriment des chemins de fer et des voies navigables intérieures, en prenant acte du fait qu'un transfert modal réussi nécessiterait des investissements considérables dans les infrastructures ;
- Soutenu l'utilisation du cadre « éviter-changer-améliorer » pour classer les initiatives et les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs, en s'attendant à ce que tous les piliers contribuent à la décarbonisation du secteur des transports intérieurs d'ici à 2050 ;
- Souligné qu'il était important que la Stratégie soit fondée sur des données, avec des objectifs précis et des indicateurs clefs de performance, associés à l'application régulière d'un mécanisme d'examen solide ;
- Mis en exergue le fait que la Stratégie devait couvrir largement le secteur du transport de marchandises, avec le constat qu'il fallait des réglementations plus ambitieuses dans les secteurs des véhicules de transport de marchandises lourds et moyens ;
- Longuement débattu des questions liées à l'électrification de la mobilité et de la nécessité de développer l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, en accordant la priorité à l'interopérabilité sans heurts des différents systèmes de recharge grâce à l'élaboration de normes mondiales et ouvertes ;
- Souligné le rôle essentiel qui revenait aux batteries dans la réduction de l'empreinte carbone des véhicules électriques, en reconnaissant que la production des batteries pouvait être à forte intensité d'émissions et représenter une part importante des émissions des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie ;

- Débattu du potentiel de réduction des émissions dans les corridors de transport multimodal, notamment grâce à l'électrification et à l'utilisation d'énergies renouvelables dans le secteur ferroviaire et d'énergies et de combustibles à faible teneur en carbone dans le secteur du transport routier de marchandises ;
- Recommandé que l'élaboration de la Stratégie soit coordonnée avec les initiatives existantes, telles que le Programme de percées dans le secteur du transport routier, « Accelerating to Net Zero » et « Race to Zero for Freight », afin d'assurer des synergies.

32. Le WP.5 s'est dit satisfait d'avoir pu examiner le projet de stratégie et y contribuer à ce stade précoce des préparatifs. Il s'est félicité d'avoir été rejoint pour cette discussion, conformément à son rôle et à son mandat de groupe de réflexion sur les dernières tendances et évolutions dans le domaine des transports, par un large éventail de parties prenantes supplémentaires, notamment des organismes non gouvernementaux, des organisations internationales partenaires et des acteurs du secteur privé.

33. En ce qui concerne son propre rôle, le Groupe de travail a mis en avant les efforts importants qu'il déployait déjà dans le cadre de plusieurs de ses rubriques thématiques et à l'appui des approches fondées sur le principe « éviter-changer-améliorer » et des autres méthodes d'adaptation aux changements climatiques, notamment les éléments suivants :

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

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

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

d) Les travaux menés au titre de sa rubrique thématique 5 (« Évaluation et suivi des questions nouvelles ») visant à dresser l'état des lieux concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge.

34. Le Groupe de travail a également appelé l'attention sur les outils élaborés sous son égide, comme la plateforme SITCIN (Sustainable Inland Transport Connectivity Indicators) qui, parmi ses trois dimensions d'évaluation, propose un pilier sur la durabilité environnementale, lequel contient une série d'indicateurs conçus pour aider les États à comprendre et à évaluer les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques et les émissions sonores, en tenant compte de la répartition modale, de la part des combustibles de substitution, de l'âge moyen de la flotte, etc.

35. Le Groupe de travail a également recommandé que les facteurs liés à l'adaptation, et donc ses travaux sur l'adaptation des transports aux changements climatiques, soient reflétés dans la Stratégie. Il a estimé que cela était important car des mesures d'adaptation inappropriées pouvaient avoir un impact négatif sur les efforts d'atténuation. Et réciproquement, il était important de prendre en compte les objectifs d'atténuation dans les travaux d'adaptation.

36. Le Groupe de travail a recommandé que soient incluses dans la liste des priorités pour la Stratégie ses actions visant à atténuer les changements climatiques dus aux transports et a demandé à son Président et au secrétariat de les communiquer à la Présidente et au secrétariat du CTI.

C. Mobilité urbaine, cyclisme, transports publics et durabilité

Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables



37. Afin d'appuyer l'exécution du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, qui s'inscrit dans le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (GE.5) a été créé sous les auspices du WP.5. Le Groupe a pour mandat de centraliser la collecte et l'analyse de données sur les infrastructures cyclables nationales et de proposer la définition d'un réseau cyclable à l'échelle de la CEE, sur la base des itinéraires cyclables nationaux et EuroVelo existants, ainsi que d'autres réseaux régionaux. Il a également pour mission d'élaborer des définitions communes pour les différents types d'infrastructures cyclables ainsi que de proposer, s'il y a lieu, de nouveaux panneaux de signalisation routière pour les itinéraires en question.

38. En 2023, le GE.5 a poursuivi ses travaux sur la désignation du réseau cyclable de la CEE sur la base des réseaux cyclables nationaux (voir carte 3). Le GE.5 s'est mis d'accord sur trois principes pour la conception du réseau CEE, à savoir : i) le ou les itinéraires EuroVelo pertinents peuvent servir d'épine dorsale aux itinéraires CEE sur le territoire d'un pays de la CEE s'il y a lieu et selon les besoins du pays ; ii) les itinéraires du réseau CEE doivent être des itinéraires longue distance ; et iii) les itinéraires du réseau CEE doivent permettre une connectivité transfrontalière. Le GE.5 a convenu d'un objectif de densité pour le réseau, qui est de 40 à 100 km d'itinéraires pour 1 000 km².

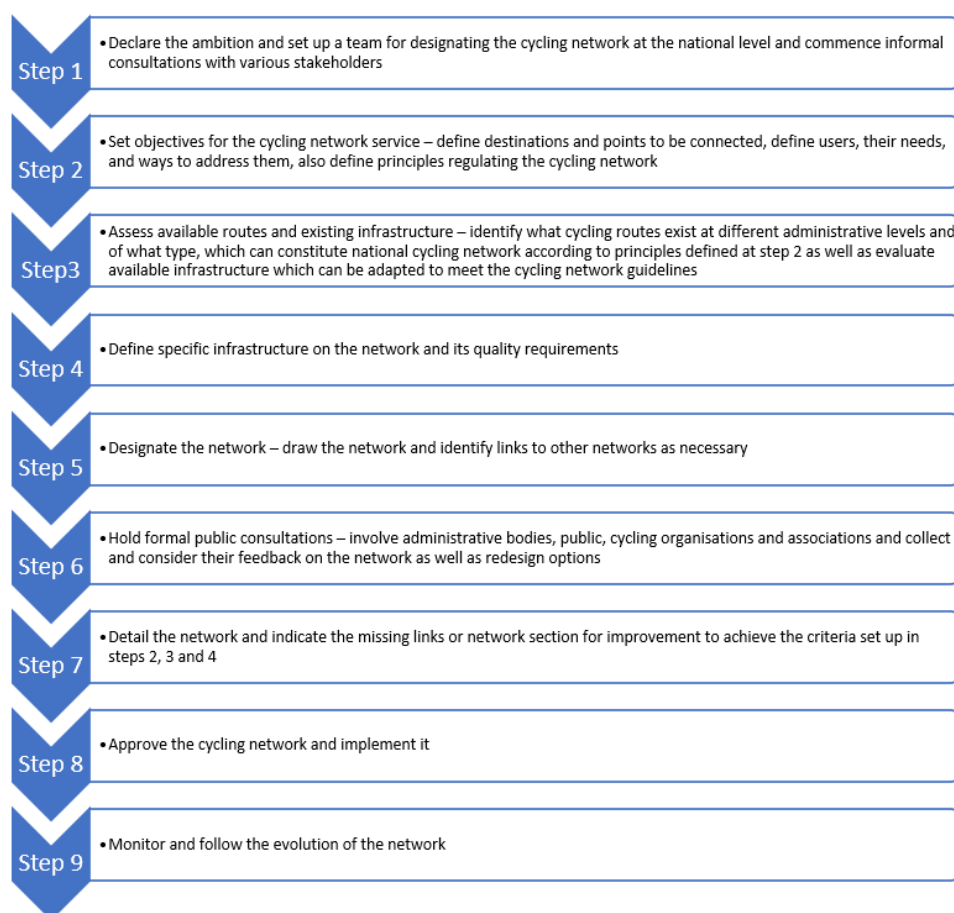
Carte 3



Source : CEE.

39. Le GE.5 a poursuivi ses travaux sur l'élaboration d'un guide pour la désignation d'un réseau cyclable national. Ce guide décrit les étapes séquentielles à suivre dans le processus de désignation et de mise en place d'un réseau cyclable (voir fig. II). Il aborde les catégories d'utilisateurs et d'itinéraires ainsi que les paramètres des itinéraires pour l'infrastructure linéaire, de même que les passages, la séparation d'avec les piétons, l'inclinaison ou l'ombre pour établir un réseau sûr, sécurisé et confortable, qui serait orienté vers les besoins de ses utilisateurs. La figure II présente ces étapes.

Figure II



40. Le GE.5 a poursuivi l'examen et la discussion de la définition des cycles et de la manière dont elle devrait éventuellement être ajustée pour tenir compte des évolutions dans le domaine du cyclisme, en particulier de l'électrification. Le GE.5 a également travaillé sur les aspects relatifs aux largeurs, aux longueurs et aux poids maximaux des cycles pour leur utilisation sur une infrastructure cyclable typique.

41. Enfin, le GE.5 a poursuivi ses travaux sur l'élaboration de définitions communes pour les différents types d'infrastructures cyclables et a commencé à évaluer leur impact sur les dispositions de la Convention de 1968 sur la signalisation routière. À cette fin, le GE.5 a commencé à formuler des recommandations en vue de modifier la Convention pour qu'elle puisse mieux prendre en compte le cyclisme. Parmi celles-ci, on peut notamment citer a) l'inclusion d'un panneau de signalisation pour une piste cyclable non obligatoire ; b) l'inclusion d'un panneau de signalisation pour une rue cyclable, y compris la formulation de règles spéciales à appliquer dans ces rues cyclables ; c) l'introduction d'un panneau pour l'exemption des feux de circulation ; et d) l'insertion d'un marquage au sol pour une ligne d'arrêt avancée pour les cyclistes aux intersections.

D. Données relatives aux infrastructures de transport

Observatoire international des infrastructures de transport



Source : matériel promotionnel de la Banque islamique de développement/CEE.

42. L'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) est une initiative de la Division des transports durables de la CEE et de la Banque islamique de développement (BID). Il s'agit d'une plateforme SIG multipartenaires, en ligne, qui héberge des données sur une grande variété de réseaux et de nœuds d'infrastructures de transport concernant différents modes de transport. Ces données portent sur les réseaux routiers, les voies ferrées, les voies navigables, les ports, les aéroports, les terminaux intermodaux, les centres logistiques et les points de franchissement des frontières.

43. L'Observatoire rassemble à l'heure actuelle des données provenant de 79 États Membres de l'ONU, et les données de 27 États Membres supplémentaires viendront s'y ajouter d'ici à 2024. Il réunit environ 34 coordonnateurs nationaux issus d'institutions gouvernementales, d'organisations régionales et de banques multilatérales de développement. Un projet extrabudgétaire de suivi de l'Observatoire est en cours de préparation pour améliorer et étendre ses fonctionnalités et sa portée géographique.

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



1. Utilisation des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables

Figure III

La plateforme utilisateur SITCIN, disponible à l'adresse <https://sitcin.org>



44. La plateforme SITCIN est un outil qui permet aux pays de mesurer leur degré de connectivité des transports tant au niveau national que bilatéral et sous-régional, ainsi que sur le plan des infrastructures matérielles et immatérielles. Les indicateurs de connectivité permettent aux pouvoirs publics d'évaluer et de mesurer :

- Les progrès qu'ils réalisent en vue d'atteindre les objectifs de développement durable liés aux transports ainsi que dans la mise en application de leurs engagements dans le cadre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral (PDSL) pour la décennie 2014-2024 ;
- L'efficacité et l'efficience des systèmes de transport et le niveau de conformité des cadres administratifs et juridiques nationaux avec les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la facilitation des transports et au franchissement des frontières, en tenant compte des facteurs nationaux et transfrontières et en améliorant la compétitivité, la sécurité, l'efficacité énergétique et la sûreté dans le secteur des transports ;
- Les efforts qu'ils déploient pour appliquer les instruments juridiques des Nations Unies relatifs au transport et leur travail d'harmonisation et d'uniformisation des règles et de la documentation, notamment dans le cadre des conventions internationales sur le transport et le transit et des dispositions des accords régionaux et bilatéraux.

45. Le site SITCIN.org a jusqu'à présent été utilisé par sept États Membres de l'ONU qui ont évalué l'efficacité de leurs propres systèmes de transport intérieur ou de certains aspects de ceux-ci. Des mesures prises sur la période 2023-2024 vont permettre d'améliorer l'interface technique du site SITCIN.org, notamment grâce à l'ajout de versions en langues française et russe qui permettront d'accroître la portée de l'outil. De plus, des fonctions supplémentaires sont en cours d'élaboration, pour permettre par exemple aux utilisateurs de mesurer les progrès réalisés dans un domaine spécifique comme la gestion des douanes ou des frontières, ou par certains types de pays comme les pays en développement sans littoral.

2. État des lieux des nouvelles tendances en ce qui concerne les infrastructures de recharge pour véhicules électriques



Source : Depositphotos, 2023.

46. À sa trente-cinquième session, le WP.5 avait demandé que sa prochaine publication de la série « Tendances et économie des transports » soit consacrée aux tendances générales et aux évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge. Suite à cette demande, le secrétariat avait établi, avec le concours d'un consultant externe, un projet de publication figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.5/2023/4,

ECE/TRANS/WP.5/2023/5, ECE/TRANS/WP.5/2023/6, ECE/TRANS/WP.5/2023/7 et ECE/TRANS/WP.5/2023/8. Le 5 septembre 2023, à l'occasion de la session annuelle du WP.5, une présentation détaillée du projet de publication a été faite par le consultant chargé de son élaboration, après quoi les États membres de la CEE ont fait une série d'interventions et d'exposés proposant des études de cas nationales et des exemples de meilleures pratiques à inclure dans la version finale de la publication.

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

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

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

F. Sûreté des transports intérieurs



Source : Depositphotos, 2023.

50. Le 5 septembre 2023, parallèlement à la trente-sixième session annuelle du WP.5, un atelier sur les cybermenaces pesant sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, coorganisé par les équipes chargées des sous-programmes de la CEE sur le transport durable et l'énergie durable, s'est tenu dans le cadre du Forum annuel 2023 de la CEE sur la sûreté des transports intérieurs. Cette manifestation a réuni des intervenants issus

de diverses parties prenantes, notamment le Secrétaire du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), le Secrétaire du Groupe d'experts des systèmes de production moins polluante d'électricité, l'Institute for Security and Safety GmbH (Université des sciences appliquées de Mannheim), l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Continental Automotive Technologies GmbH ainsi que les autorités compétentes en matière de cybersécurité du Royaume des Pays-Bas et de la Türkiye.

51. L'atelier a fourni une enceinte permettant :

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

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

53. En ce qui concerne les mesures d'atténuation des cybermenaces que pourraient prendre les États et les autres parties concernées, les participants ont eu un échange de vues sur la possibilité d'introduire des mesures de sécurité et des protocoles d'authentification renforcés et de procéder régulièrement à des audits de sécurité. L'accent a également été mis sur la nécessité de renforcer la coopération entre les différentes parties prenantes (que ce soit au niveau des autorités publiques, des organes de régulation, des constructeurs automobiles, des fournisseurs d'infrastructures de recharge ou des experts en cybersécurité) et sur le développement de systèmes de surveillance en temps réel et de meilleures capacités de réponse aux incidents.

54. Le Groupe de travail s'est félicité de l'atelier organisé sur les cybermenaces pesant sur les bornes de recharge des véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, ainsi que sur le réseau électrique dans son ensemble. Le WP.5 s'est en outre félicité de l'approche multidisciplinaire adoptée et de la coopération étroite entre les équipes chargées des sous-programmes Transports durables et Énergie durable de la CEE, et a encouragé le secrétariat à poursuivre la coopération dans ce domaine.

55. Le Groupe de travail s'est félicité de la sensibilisation à la grande variété et à la complexité des cybermenaces qui pèsent sur les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, ainsi qu'aux conséquences systémiques que la réalisation de ces menaces pourrait avoir pour le réseau électrique dans son ensemble, et de l'échange de points de vue, d'idées et d'expériences nationales sur la manière de mieux détecter, prévenir et gérer ces menaces et ces vulnérabilités.

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

57. La note de cadrage, le programme et l'ensemble des présentations faites au cours de l'atelier sont disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/events/event/381119>.

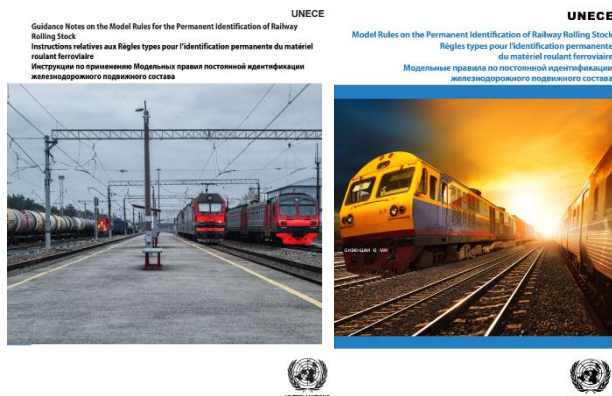
III. Travaux analytiques : publications du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

A. « Developing sustainable urban mobility policy on car sharing and carpooling initiatives » (Élaborer des politiques de mobilité urbaine durable en faveur de l'autopartage et du covoiturage) (septembre 2023)



58. Dans le cadre d'un projet visant à renforcer la capacité des pays d'Asie centrale à élaborer des politiques de mobilité urbaine durable relatives aux initiatives de covoiturage et d'autopartage, la CEE a publié une première série d'études portant sur l'émergence et le développement possibles de services de mobilité partagée au Kazakhstan, au Kirghizistan et au Tadjikistan. Ces études fournissent des lignes directrices sur les meilleures pratiques en matière d'autopartage et de covoiturage dans les secteurs public et privé. Chaque étude présente le contexte local lié au transport urbain et à la mobilité durable, mais aussi les aspects juridiques à prendre en compte pour le développement des services d'autopartage et de covoiturage. Chaque étude fournit également une évaluation selon le modèle « futurs systèmes de transport intérieur » (ForFITS) et comprend des recommandations sur la mise en place de services de covoiturage et d'autopartage dans les capitales des pays concernés, sur la base de discussions menées avec les parties prenantes locales et nationales. Les publications sont disponibles en anglais et en russe à l'adresse suivante : <https://unece.org/publications/transport>.

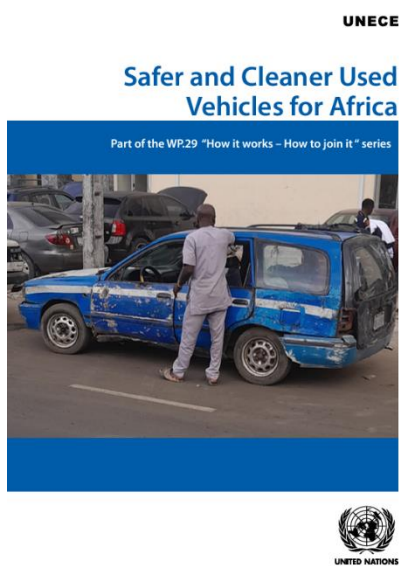
B. Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire et instructions y relatives (juin et août 2023)



59. Les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (et les instructions y relatives) facilitent le financement et l'acquisition de matériel roulant ferroviaire en crédit-bail, afin de réduire les coûts pour ceux qui souhaitent investir dans les chemins de fer. Les Règles types définissent les modalités de l'apposition d'un identifiant du système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS)

sur un élément de matériel roulant ferroviaire, ainsi que les responsabilités qui s'y rapportent. Les instructions relatives aux Règles types comprennent des conseils non contraignants sur la manière dont les parties peuvent choisir d'appliquer les dispositions des Règles types. La publication est disponible à l'adresse <https://unece.org/info/Transport/pub/382193>.

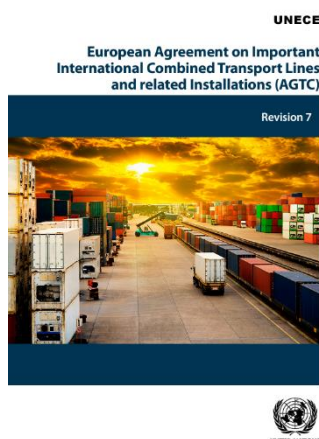
C. « Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa » (Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Afrique) (mai 2023)



60. Le projet « Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa » (Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Afrique) a été lancé pour favoriser l'accès des pays africains à des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres. Le rapport sur ce projet met en lumière certaines des principales recherches effectuées et permet de mieux comprendre les problèmes liés à l'importation de véhicules d'occasion. Le rapport met l'accent sur quelques-uns des éléments clés des trois grands accords des Nations Unies pouvant être utilisés pour faciliter la réalisation des objectifs du projet, à savoir l'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées

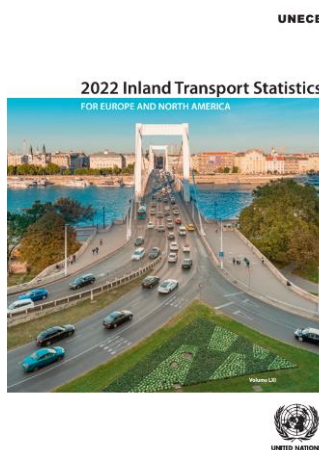
conformément à ces Règlements (Accord de 1958), l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (Accord de 1997) et le Règlement technique mondial (Accord de 1998). Ces trois accords des Nations Unies constituent un corpus technique important qui peut être appliqué dans les réglementations internationales sur les véhicules et qui est supervisé par le Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules (WP.29). La publication est disponible à l'adresse <https://unece.org/publications/transport>.

D. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) – Révision 7 (février 2023)



61. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) fournit le cadre technique et juridique pour le développement efficace d'infrastructures et de services de transport international intermodal et combiné rail/route en Europe. L'AGTC définit les principales lignes ferroviaires européennes utilisées pour le transport intermodal et recense les terminaux, les points de passage frontaliers et les liaisons par ferry importants. Il établit également des normes internationales d'infrastructure pour les lignes et les terminaux ferroviaires et prescrit des normes internationales minimales de performance pour les services de transport intermodal et combiné (normes de référence). La publication est disponible dans les trois langues de travail de la CEE à l'adresse <https://unece.org/publications/transport>.

E. 2022 Inland Transport Statistics for Europe and North America (Volume LXI) (février 2023)



62. Cette publication (volume LXI) fournit une série de tableaux de statistiques de transport couvrant les 56 États membres de la CEE. Elle rassemble des informations statistiques sur la route, le rail et les voies navigables intérieures, et a été établie par la Division des transports durables de la CEE avec la coopération des organismes nationaux de statistique. Un bref résumé au début de chaque chapitre propose quelques chiffres clefs sur chaque secteur, après quoi on trouve des données détaillées sur chacune des sous-catégories statistiques. Grâce à l'harmonisation des données, il est possible d'effectuer des comparaisons entre pays et d'élaborer des politiques fondées sur des données probantes en vue d'atteindre les objectifs de développement durable liés aux transports. La publication est disponible dans les trois langues de travail de la CEE à l'adresse <https://unece.org/publications/transport>.

F. Glossaire des transports par voie navigable (février 2023)



63. Le Glossaire des transports par voie navigable est une publication trilingue (anglais, français et russe) qui contient une liste exhaustive de termes et de définitions utilisés dans les différents domaines du transport par voies navigables, notamment les infrastructures, la signalisation et le balisage des voies navigables, le transport de marchandises et de passagers, les règles de navigation, les bateaux et les équipements, les services d'information fluviale et les statistiques. Le Glossaire comprend plus de 700 termes avec leurs synonymes et leurs définitions utilisés dans les conventions et accords internationaux administrés par le Comité des transports intérieurs de la CEE, les résolutions du Groupe de travail des transports par voie navigable et les publications de la CEE. Il s'appuie sur la terminologie utilisée par le Groupe de travail des transports par voie navigable et d'autres groupes de travail

de la CEE dans le domaine des transports intérieurs, de la facilitation du commerce et de l'environnement, par des organisations internationales et des commissions fluviales. La publication est disponible à l'adresse <https://unece.org/publications/transport>.

V. Conclusions

64. Publications produites par la Division en 2023 :
- Trois études sur l'élaboration de politiques de mobilité urbaine durable en faveur de l'autopartage et du covoiturage au Kazakhstan, au Kirghizistan et au Tadjikistan (septembre 2023) ;
 - Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire et instructions y relatives (juin et août 2023) ;
 - « Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa » (Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Afrique) (mai 2023) ;
 - Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) – Révision 7 (février 2023) ;
 - Glossaire des transports par voie navigable (février 2023) ;
 - 2022 Inland Transport Statistics for Europe and North America (Volume LXI) (février 2023).
65. D'importants résultats analytiques sont en cours d'élaboration par les groupes d'experts suivants, fonctionnant sous les auspices du WP.5 :
- Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3) ;
 - Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (WP.5/GE.5) ;
 - Comité de coordination pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul/Groupe d'Amis de la présidence du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (cofacilité avec l'OCE).
66. Nouveaux domaines de travail coordonnés par le WP.5 qui appellent des conseils de la part du CTI :
- Projet de publication sur les tendances générales et les évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.5/2023/4, ECE/TRANS/WP.5/2023/5, ECE/TRANS/WP.5/2023/6, ECE/TRANS/WP.5/2023/7 et ECE/TRANS/WP.5/2023/8.
67. Le CTI pourrait également formuler des recommandations sur les travaux analytiques que le WP.5 devrait à l'avenir mener dans le domaine des transports.
-