



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Trente-deuxième session
Genève, 2-4 septembre 2019

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6	3
III. Atelier sur le renforcement de la sécurité sur les routes commerciales intérieures (point 2 de l'ordre du jour)	7-10	3
IV. Atelier sur la quantification des coûts de transport pour les pays en développement sans littoral (point 3 de l'ordre du jour)	11-16	5
V. Liaisons entre ports et arrière-pays (point 4 de l'ordre du jour)	17-18	6
VI. Suivi des faits nouveaux concernant les réseaux de transport paneuropéens (point 5 de l'ordre du jour)	19-26	6
A. Exposé de la Commission européenne sur les progrès accomplis dans la mise en place du réseau transeuropéen de transport	19-22	6
7B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen	23-26	7
VII. Transports dans la région méditerranéenne (point 6 de l'ordre du jour)	27-34	7
A. Rapport du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale	27-28	7
B. Réseau de transport euro-méditerranéen	29-30	7
C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée	31	7
D. Projet d'établissement d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar : rapport sur les activités menées pendant la période 2017-2019 et programme proposé pour la période 2020-2022	32-34	8



VIII.	Liaisons de transport Europe-Asie (point 7 de l'ordre du jour)	35-44	8
A.	Avancement des activités relatives aux liaisons de transport Europe-Asie	35-40	8
B.	Observatoire international des infrastructures de transport.....	41-43	9
C.	Autres couloirs de transport Europe-Asie.....	44	9
IX.	Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (point 8 de l'ordre du jour).....	45-48	9
X.	Mobilité urbaine et transports publics : Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, mobilité durable et aménagement urbain (point 9 de l'ordre du jour).....	49-55	10
XI.	Changements climatiques et transports (point 10 de l'ordre du jour).....	56-62	11
A.	Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements.....	56-60	11
B.	Atténuation des effets des changements climatiques : outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur de la Commission économique pour l'Europe.....	61-62	11
XII.	Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 11 de l'ordre du jour).....	63-71	12
A.	Tendances et économie des transports sur la période 2018-2019 : la mobilité en tant que service	63-68	12
B.	Tendances et difficultés concernant les transports routiers, les transports ferroviaires et les transports par voie navigable.....	69	12
C.	Analyse des statistiques de la CEE sur les transports	70-71	13
XIII.	Assistance technique aux pays en transition (point 12 de l'ordre du jour).....	72-78	13
XIV.	Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 13 de l'ordre du jour).....	79-80	14
XV.	Programme de travail et évaluation biennale pour 2020-2021 et Plan de travail pour 2018-2022 (point 14 de l'ordre du jour)	81-82	14
XVI.	Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour).....	83	14
XVII.	Dates de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour)	84	14
XVIII.	Adoption des principales décisions (point 17 de l'ordre du jour)	85	14
Annexes			
I.	Mandat 2020-2025 et cahier des charges adoptés du Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements.....		15
II.	Programme de travail et évaluation biennale pour 2020-2021 et programme de travail à long terme.....		17

I. Participation

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a tenu sa trente-deuxième session du 2 au 4 septembre 2019. La session était présidée par M. P. De Wildt (Pays-Bas). Les représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après y ont participé : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Finlande, Géorgie, Hongrie, Kazakhstan, Macédoine du Nord, Ouzbékistan, Pays-Bas et Pologne. Des représentants de la Bolivie, de la Mongolie et de la Zambie y ont aussi assisté en application de l'article 11 du mandat de la CEE. Un membre de la délégation de l'Union européenne (UE) était également présent.
2. Les organismes et institutions spécialisées des Nations Unies ci-après étaient représentés : projet de chemin de fer transeuropéen (TER), CNUCED, Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et OMC.
3. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées : Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Commission économique eurasiennne, Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et Organisation mondiale du commerce (OMC).
4. L'organisation non gouvernementale suivante était également représentée : Union internationale des transports routiers (IRU).
5. Ont participé à la session, à l'invitation du secrétariat : les Services de lutte contre le commerce illicite de la Société générale de surveillance (FIT SGS), le bureau de Genève de HR Maritime, Infrabel, le Centre scientifique et pratique interdisciplinaire pour les systèmes d'identification et le commerce en ligne, Jobin Consult, l'Association mondiale de l'industrie de la bicyclette (WBIA), le Comité national des conseils du commerce extérieur de la France (CNCCEF) et « PLASKE » JSC.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/65.

6. Conformément au règlement intérieur de la Commission, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a adopté l'ordre du jour provisoire de sa trente-deuxième session, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.5/65.

III. Atelier sur le renforcement de la sécurité sur les routes commerciales intérieures (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 1.

7. Le secrétariat a organisé, en collaboration avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et d'autres partenaires, un atelier sur le renforcement de la sécurité sur les routes commerciales intérieures. Cet atelier a permis de faire le point sur les multiples problèmes de criminalité et de sécurité que rencontrent les systèmes de transports intérieurs dans le monde. Les participants ont en particulier examiné divers risques et menaces, notamment le vol de marchandises et de véhicules, les attaques de trains et de conducteurs de camions, le trafic et le commerce illicite, ainsi que la contrebande. Ils ont également abordé les risques d'utilisation abusive du système international de conteneurs à des fins criminelles, ainsi que les menaces les plus récentes et les menaces pour la sûreté liées à la numérisation des réseaux de transport intérieur, dans le cadre de laquelle un large éventail de flux de données sensibles circule entre différents systèmes. Les participants ont noté que la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR pouvait avoir des incidences positives sur la sûreté des transports intérieurs, surtout grâce à la numérisation et aux projets pilotes eTIR en cours. Ils ont

indiqué qu'il importait de lutter contre les menaces pesant sur la sûreté des transports intérieurs et ont fait observer que des mesures communes étaient nécessaires dans ce domaine.

8. Plus spécifiquement, les participants à l'atelier se sont mis d'accord sur les points suivants :

a) Le rôle important joué par les autorités chargées de la gestion des douanes et des frontières dans la sécurisation des flux de fret des transports intérieurs, notamment par le biais de l'élaboration et de la mise en œuvre de programmes d'opérateur économique agréé ou de négociant fiable et de systèmes de gestion des risques douaniers (reposant sur la sélectivité et le profilage du trafic de marchandises), qui concilient ainsi les besoins en matière de sécurité et de facilitation des échanges ;

b) La nécessité pour les mesures de sûreté relatives aux transports intérieurs de reposer sur des définitions claires et sur de solides cadres et processus juridiques et administratifs (nationaux, régionaux et internationaux). La signature de l'Accord sur l'échange d'informations dans le domaine de la sécurité en cours de transport (Minsk, 2014), convenu par les États membres de la Communauté d'États indépendants et ouvert à l'adhésion de tout autre État intéressé, constituait un exemple positif à cet égard ;

c) Les multiples avantages pour la sécurité que présentent la gestion coordonnée des frontières, la coopération transfrontière et intersectorielle, ainsi que l'échange d'informations douanières préliminaires et de profils de risque des cargaisons, aux niveaux bilatéral, régional et/ou international ;

d) Le niveau accru de numérisation et la forte dépendance des parties prenantes des secteurs public et privé à l'égard de données de haute qualité produites par la chaîne d'approvisionnement qui soient authentiques, complètes, fiables et vérifiables ;

e) L'importance croissante des nouvelles technologies, par exemple pour le suivi et le repérage fondés sur les couloirs de transit (comme dans le secteur ferroviaire), et l'utilisation de l'intelligence artificielle ou des chaînes de blocs et d'applications des TIC innovantes pour renforcer la sécurité sur les chaînes d'approvisionnement et les routes commerciales intérieures. L'échange électronique transfrontière d'informations préalables concernant les véhicules, les passagers et les membres d'équipage, conformément aux dispositions de la législation nationale et des traités internationaux pertinents, a été mentionné en tant qu'exemple positif dans ce domaine ;

f) La nécessité de renforcer la coopération internationale en matière de mise en place de mesures spécifiques de réduction des cybermenaces liées aux transports intérieurs, à l'exemple du Centre européen de partage et d'analyse des données ferroviaires (European Rail Information Sharing and Analysis Center, ER-ISAC) qui met une plateforme de cybersécurité inclusive à la disposition des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et des entreprises ferroviaires d'Europe pour leur permettre de prendre des mesures de prévention coordonnées.

9. Les participants ont reconnu que pour faire face à ces menaces actuelles et nouvelles qui pèsent sur la sûreté des transports intérieurs, il était nécessaire d'adopter une approche globale et dynamique et de renforcer la coopération régionale/internationale. Ils ont estimé qu'une étape importante consisterait à mettre en place un mécanisme structuré d'échange d'informations sur les menaces et les risques liés à des couloirs (ou routes commerciales) spécifiques et à faire participer de nombreuses parties prenantes d'horizons divers, notamment les services chargés de l'application de la loi, des contrôles douaniers et de la gestion des frontières, mais aussi les autorités des transports et les opérateurs du secteur privé. Les participants ont recommandé que le WP.5 continue, en coopération avec le Forum de discussion sur la sûreté des transports intérieurs de la CEE, à servir de plateforme pour déterminer l'orientation future de la coopération internationale visant à protéger le secteur des transports intérieurs contre les actes d'ingérence illégale, ainsi que pour identifier et perfectionner les solutions disponibles.

10. On trouvera le détail des travaux menés dans le cadre de l'atelier, les exposés qui y ont été présentés et tous les documents pertinents sur le site Web de la CEE, à l'adresse : www.unece.org/trans/main/wp5/strengthening_security_on_inland_freight_routes.html.

IV. Atelier sur la quantification des coûts de transport pour les pays en développement sans littoral (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 2.

11. En collaboration avec le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, le secrétariat a organisé un atelier sur la quantification des coûts de transport pour les pays en développement sans littoral (PDSL).

12. Les participants à l'atelier ont examiné les difficultés et inconvénients auxquels sont confrontés les PDSL. Ils ont été informés que les coûts de transport supportés par ces pays sont en moyenne 50 % plus élevés que ceux des pays en développement ayant accès à la haute mer, selon les travaux de recherche disponibles. De ce fait, les exportations des PDSL sont moins compétitives et le volume de leurs échanges représente moins de 40 % en moyenne de celui d'un pays avec littoral. Les participants ont noté que la possibilité de quantifier les coûts de transport supportés par les PDSL aiderait également à suivre et à évaluer la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral.

13. Les participants ont pris connaissance de plusieurs approches actuellement applicables, comme l'approche du développement dans les couloirs de la CNUCED (mise en œuvre dans plusieurs pays d'Afrique) qui vise à quantifier et évaluer l'activité des couloirs en mesurant systématiquement le temps et les coûts consacrés au transport et en quantifiant les goulets d'étranglement rencontrés en cours de route. Ils se sont également familiarisés avec l'étude de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises, réalisée par les douanes géorgiennes, qui mesure le temps réellement nécessaire à la mainlevée et/ou au dédouanement des marchandises, calculé entre l'heure d'arrivée et la mainlevée effective du fret. Les participants ont été informés des conclusions des phases I à IV de la Nouvelle initiative sur le transport terrestre entre l'Europe et l'Asie (NELTI) de l'Union internationale des transports routiers (IRU), selon lesquelles jusqu'à 57 % du temps de transport est perdu au passage des frontières et 38 % des coûts de transport le long des couloirs Europe-Asie correspondent à des taxes non officielles. D'après une étude réalisée dernièrement par l'IRU, les effets bénéfiques sur l'économie de l'application de la Convention TIR sont de l'ordre de 0,14 % à 1,31 % du PIB d'un pays, et pourraient même être supérieurs dans le cas des PDSL.

14. Plusieurs problèmes ont été identifiés comme étant particulièrement fréquents et comme entraînant des coûts de transport nettement plus élevés, dont les suivants :

- a) La médiocrité et/ou l'insuffisance ou le sous-financement de la construction, de l'entretien et du renouvellement des infrastructures de transport ;
- b) Le temps perdu lors du passage des frontières ou l'inefficacité des procédures de passage des frontières ;
- c) La lourdeur des procédures administratives (tant au niveau national que dans les pays de transit) liées aux importations et aux exportations ;
- d) Les coûts supplémentaires pour les transactions commerciales, qui rendent les coûts de transport supportés par les PDSL nettement supérieurs à ceux des pays côtiers ;
- e) Le fait que les PDSL n'appliquent pas les normes internationales et meilleures pratiques existantes relatives aux outils de facilitation du transport et du transit, notamment les conventions pertinentes des Nations Unies telles que la Convention TIR.

15. Les participants ont reconnu que l'on ne disposait pas d'une approche et d'une méthodologie harmonisées pour mesurer les coûts de transports « réels » des PDSL, notamment pour les raisons suivantes :

- a) La diversité des approches et modèles utilisés par les gouvernements et les organisations internationales ;

- b) Le peu de données disponibles dans les PDSL ;
- c) Les imperfections des données et de leur modélisation ;
- d) La diversité des coûts associés aux différents modes de transport ;
- e) La nécessité pour toute nouvelle méthodologie plus complète de tenir compte des infrastructures tant matérielles qu'immatérielles, de mesurer la distance économique et d'évaluer l'efficacité des procédures administratives.

16. Les participants ont recommandé que le WP.5 procède à un examen des approches et méthodologies existantes en matière de mesure de la valeur économique des couloirs de transport internationaux, destinées à transformer les régions sans littoral en régions connectées par voie terrestre. On trouvera le détail des travaux menés dans le cadre de l'atelier, les exposés qui y ont été présentés et tous les documents pertinents sur le site Web de la CEE, à l'adresse : www.unece.org/trans/main/wp5/quantifying_transport_costs_for_landlocked-developing_countries.html.

V. Liaisons entre ports et arrière-pays (point 4 de l'ordre du jour)

17. Le secrétariat a informé le WP.5 des difficultés rencontrées pour transférer à l'Observatoire international des infrastructures de transport de la CEE les données collectées dans le cadre du programme MedNet (réseau méditerranéen) sur les liaisons entre ports et arrière-pays. Le secrétariat devait rétablir le contact avec l'équipe du programme MedNet.

18. Le Groupe de travail a pris note de ces informations. Il a par ailleurs convenu de ne plus consacrer un point spécifique de l'ordre du jour aux « Liaisons entre ports et arrière-pays » mais de les inclure dans un point intitulé « Observatoire international des infrastructures de transport sous la direction de la CEE ».

VI. Suivi des faits nouveaux concernant les réseaux de transport paneuropéens (point 5 de l'ordre du jour)

A. Exposé de la Commission européenne sur les progrès accomplis dans la mise en place du réseau transeuropéen de transport

19. La Commission européenne a informé le WP.5 des progrès récemment accomplis dans l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) vers des pays voisins de l'Union européenne, aussi bien des pays concernés par la Politique européenne de voisinage (PEV) que des pays des Balkans occidentaux. Le réseau avait été étendu début 2019 à des pays visés par la PEV (le règlement délégué adopté par la Commission européenne était entré en vigueur début 2019) et en 2016 aux pays des Balkans occidentaux (le règlement délégué adopté par la Commission était entré en vigueur en 2016).

20. S'agissant des Balkans occidentaux, un traité avait été signé en 2017 pour développer les réseaux de transport entre l'Union européenne et ces pays, aussi bien le réseau global que le réseau central. La Communauté des transports disposera de l'appui d'un secrétariat permanent, basé à Belgrade (Serbie), qui devait être ouvert le 13 septembre 2019.

21. La Commission européenne a souligné que l'extension se faisait conformément aux règles et orientations pour le RTE-T de l'Union européenne, ainsi qu'aux règles de passation de marchés publics.

22. Le Groupe de travail a pris note de ces informations.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2019/1 et ECE/TRANS/WP.5/2019/2.

23. Le conseiller régional de la CEE, aux noms du Directeur du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et du Directeur du projet de chemin de fer transeuropéen (TER), a informé le WP.5 des activités menées au cours de la période 2018-2019 dans le cadre du projet TEM et du projet TER, respectivement, telles qu'elles figuraient dans les documents ECE/TRANS/WP.5/2019/1 et ECE/TRANS/WP.5/2019/2.

24. Les principales activités du projet TEM avaient porté sur : a) l'évaluation de l'efficacité du système de perception des péages ; b) la mesure, collecte et gestion des données dans la gestion des infrastructures routières ; et c) la méthode de modélisation des données sur la construction dans le contexte des besoins de l'administration publique des routes. Des rapports sur ces activités avaient été élaborés.

25. Les principales activités du TER avaient été axées sur : a) la réalisation d'une étude détaillée – phase II – dans le cadre du plan directeur pour le réseau ferroviaire à grande vitesse ; b) la prise de mesures en lien avec la visibilité ; c) le renforcement des capacités de recensement des goulets d'étranglement du réseau ; et d) le développement et la gestion.

26. Le Groupe de travail a pris note de ces informations.

VII. Transports dans la région méditerranéenne (point 6 de l'ordre du jour)

A. Rapport du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale

27. Le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO) a informé le WP.5 des activités qu'il avait menées depuis la dernière session du Groupe de travail. Ces activités concernaient les quatre grands domaines de travail suivants : a) la prestation de services de secrétariat technique au Groupe des Ministres des transports de la Méditerranée occidentale (GTMO 5+5) ; b) le suivi de la coopération euro-méditerranéenne dans le domaine des transports ; c) la collaboration avec les organisations internationales ; et d) le maintien et la gestion de la base de données statistiques du CETMO. On trouverait des précisions sur ces activités dans le document informel n° 9.

28. Le Groupe de travail a pris note de ces informations.

B. Réseau de transport euro-méditerranéen

29. La Commission européenne a exposé au WP.5 ses activités de développement du réseau de transport euro-méditerranéen, qui visent à étendre les couloirs de transport vers la Méditerranée dans le cadre du partenariat de voisinage méridional de l'Union européenne. La validation du Réseau de transport transméditerranéen (TMT-N) était en cours en 2019, dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée.

30. Le Groupe de travail a pris note de ces informations.

C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée

31. Ce point de l'ordre du jour n'a pas été examiné.

D. Projet d'établissement d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar : rapport sur les activités menées pendant la période 2017-2019 et programme proposé pour la période 2020-2022

32. Le secrétariat a informé le WP.5 que le secrétariat du Conseil économique et social avait retiré de l'ordre du jour du Conseil la note du Secrétaire général de l'ONU sur l'état d'avancement du projet d'établissement d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar, le mandat pour ces travaux n'ayant pas été renouvelé. De ce fait, et en raison de l'absence de progrès dans le cadre du projet, la publication du document informel n° 3 avait été annulée.

33. Le CETMO a fait savoir au WP.5 qu'il avait signé un mémorandum de coopération avec des entreprises marocaines et espagnoles pour évaluer le volume de trafic potentiel dans le cadre d'une liaison fixe par le détroit.

34. Le Groupe de travail a pris note de ces informations.

VIII. Liaisons de transport Europe-Asie (point 7 de l'ordre du jour)

A. Avancement des activités relatives aux liaisons de transport Europe-Asie

Document(s) : Document informel n° 4.

35. À sa quatre-vingt-unième session (ECE/TRANS/288, par. 22), le Comité des transports intérieurs (CTI) avait exprimé son appui à la poursuite des travaux du WP.5 pour la mise en place des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie ainsi que d'autres couloirs de transport. Dans le cadre de ce mandat, le secrétariat a présenté le document informel n° 4.

36. Le WP.5 a pris note des informations communiquées et s'est félicité des efforts déployés par le secrétariat pour promouvoir la mise en place des couloirs. Au cours du débat, il a admis qu'un délai supplémentaire était nécessaire pour examiner attentivement les activités proposées. Il a également noté que ces activités ne devraient pas faire double emploi avec les efforts déjà déployés ou les activités des organes existants, tels que les organes déjà établis le long de couloirs spécifiques.

37. La Fédération de Russie a par ailleurs suggéré que le WP.5, conformément à son mandat consistant à soutenir la mise en place des couloirs, analyse les tendances en matière de développement de couloirs de transport internationaux et, sur cette base, identifie et recommande des mesures concrètes que les pays pourraient prendre pour renforcer la mise en place des couloirs.

38. L'Union européenne a renvoyé à sa stratégie visant à relier l'Europe et l'Asie, qui contient des principes fondamentaux que l'Union doit suivre pour la mise en place des couloirs. Elle doit ainsi respecter des priorités et des normes bien définies, en privilégiant tout particulièrement une approche ouverte, durable et intégrée, la transparence et un cadre reposant sur des règles qui profite à tous. L'Union européenne a par ailleurs fait savoir qu'elle était disposée à partager l'expérience acquise dans le cadre des travaux du programme RTE-T relatifs à la mise en place de couloirs entre l'Europe et l'Asie et d'autres couloirs internationaux. Elle a également insisté sur le fait qu'il convenait d'analyser plus en détail les propositions avancées dans le document du secrétariat, notamment en vue d'assurer des synergies avec les efforts et initiatives en cours.

39. À la suite de ces échanges de vues, le WP.5 a demandé au secrétariat d'inviter les pays à apporter leur contribution en proposant des idées sur la manière dont la mise en place des couloirs pourrait encore progresser après l'achèvement de la phase III du LTEA. En déterminant l'approche à adopter, les pays devraient garder à l'esprit que les efforts qu'ils convient de déployer pour la mise en place des liaisons de transport Europe-Asie ne doivent pas être préjudiciables aux objectifs clefs du CTI, qui sont l'administration et l'application des conventions relatives aux transports intérieurs.

40. Le WP.5 a également invité le secrétariat à consulter d'autres groupes de travail pertinents tels que le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) pour connaître leurs idées au sujet de la mise en place des couloirs internationaux. Ces idées devraient être incorporées dans le document modifié. Le secrétariat devrait ensuite présenter, en tant que document de travail, une compilation des contributions des pays – contenant notamment les informations en retour présentées par les groupes de travail apparentés – sur les possibles moyens d'accomplir des progrès ainsi que les recommandations adressées au WP.5 lors de sa trente-troisième session.

B. Observatoire international des infrastructures de transport

41. Le secrétariat a rendu compte de l'état d'avancement de la mise en place de l'Observatoire international des infrastructures de transport, placé sous la responsabilité de la CEE, qui s'effectue dans le cadre du projet visant à renforcer la connectivité des infrastructures de transport régionales grâce à la création d'un système d'information géographique, conjointement avec l'Organisation de coopération économique et la Banque islamique de développement. À la date de la session, les travaux menés dans le cadre du projet consistaient à combler les lacunes dans la collecte de données nationales et à convertir les données recueillies en fichiers de forme SIG ou en cartes. L'extension de la couverture géographique du projet à la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord était à l'étude.

42. Le WP.5 a pris note des progrès accomplis dans l'exécution du projet. Il a demandé au secrétariat de veiller à ce que l'Observatoire soit créé de manière à ce que toutes les données changeantes soient actualisées grâce à des processus adéquats.

43. Il également prié le secrétariat, en référence au point 4, d'inscrire à l'ordre du jour des sessions à venir un point intitulé « Observatoire international des infrastructures de transport sous la direction de la CEE ».

C. Autres couloirs de transport Europe-Asie

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

IX. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (point 8 de l'ordre du jour)

45. Le secrétariat a annoncé la reprise des travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, après la prolongation de son mandat jusqu'à fin juin 2020.

46. Le secrétariat a rendu compte des résultats de la huitième session du Groupe d'experts qui s'était tenue les 15 et 16 juillet 2019. Lors de cette session, le Groupe d'experts avait examiné les questionnaires pour la collecte de données sur les coûts de construction des infrastructures routières et ferroviaires. Ces questionnaires avaient été envoyés aux pays au mois d'août, notamment par l'intermédiaire des points de contact du WP.5 ; le délai de réponse avait été fixé au 20 septembre 2019.

47. Le secrétariat a insisté sur le fait que pour s'acquitter avec succès de son mandat, le Groupe avait besoin de recevoir des données sur la construction d'infrastructures, faute de quoi il serait dans l'incapacité de réaliser une quelconque analyse de données. Compte tenu de ces éléments, il a invité les points de contact du WP.5 à faciliter la collecte des données nécessaires dans leurs pays respectifs.

48. Le WP.5 a pris note des informations communiquées. Il a instamment prié les points de contact du WP.5 de faciliter le processus de collecte de données.

X. Mobilité urbaine et transports publics : Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, mobilité durable et aménagement urbain (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 5.

49. Le secrétariat a fait le point sur l'élaboration du module relatif aux infrastructures du plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, qui relève du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), qui était retardée en raison du peu de données et d'informations recueillies au moyen d'un questionnaire spécifique. Le secrétariat en était donc réduit à chercher les informations nécessaires en procédant à une étude sur documents, dont la réalisation, en cours, prenait beaucoup de temps. Par conséquent, il était prévu que le module relatif aux infrastructures soit prêt pour la prochaine réunion ministérielle du PPE-TSE.

50. Le secrétariat, de concert avec la Fédération de Russie, a présenté des informations au sujet du contenu et du processus d'élaboration d'un manuel sur la mobilité durable et l'aménagement urbain, dont un projet figurait dans le document informel n° 5. Il a également exposé les liens avec le processus du PPE-TSE et expliqué que le manuel, une fois approuvé par le Comité directeur du PPE-TSE, serait présenté à la Réunion de haut niveau du PPE-TSE qui se tiendra en 2020.

51. La Fédération de Russie a souligné que ce manuel était important pour encourager l'élaboration de politiques dans le cadre desquelles l'amélioration de la mobilité ne devrait pas être la seule solution pour améliorer l'accessibilité, qui devrait également être assurée grâce à une mise en œuvre équilibrée de mesures de proximité.

52. Le WP.5 a examiné le manuel. Il a invité les participants à faire parvenir par écrit leurs observations à ce sujet avant le 19 septembre 2019 au secrétariat qui procéderait ensuite à la finalisation du manuel avec les consultants.

53. Le WP.5 a recommandé au Comité directeur du PPE-TSE d'approuver en principe le manuel. Il a demandé au secrétariat, sous réserve de la finalisation du manuel ainsi que de son acceptation et de son adoption par le Comité directeur en octobre 2019, de procéder à sa mise en forme officielle et à sa traduction en vue de sa publication avant la fin de l'année 2019.

54. Par ailleurs, sur proposition de la Fédération de Russie, le WP.5 a demandé au secrétariat d'organiser au cours de sa session de 2020, pour autant que les ressources soient disponibles, un atelier sur l'impact économique et le coût des politiques d'aménagement et de transports urbains. Il pourrait notamment porter sur la quantification des coûts et des avantages liés à la mise en œuvre du concept dit « éviter-adopter-améliorer » dans le cadre de l'aménagement urbain et de la mobilité, et sur d'autres questions connexes.

55. Cet atelier devrait être ouvert à la participation d'autorités nationales et municipales, ainsi que d'universitaires et d'experts. Il pourrait par exemple être destiné au partage de données d'expérience, de connaissances et de travaux de recherche sur les méthodes visant à : a) calculer le coût de mise en œuvre du concept dit « éviter-adopter-améliorer » ; et b) quantifier les avantages escomptés des mesures prises pour « éviter », « adopter » et « améliorer ». Les avantages devraient notamment inclure la réduction des embouteillages, l'amélioration de la qualité de l'air, le renforcement de la sécurité routière, ou encore les effets positifs sur la santé liés à l'augmentation de l'activité physique des citoyens. En outre, le WP.5 a demandé au secrétariat d'inviter les pays intéressés à participer à l'élaboration de la note de réflexion sur l'atelier et à prêter main-forte au secrétariat pour l'organiser.

XI. Changements climatiques et transports (point 10 de l'ordre du jour)

A. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2019/3, ECE/TRANS/WP.5/2019/4 ; document informel n° 6.

56. Le secrétariat a présenté, au nom du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements, le rapport sur l'exécution du mandat du Groupe (document informel n° 6). Il a en particulier exposé la méthodologie choisie par le Groupe d'experts pour identifier les zones dans lesquelles les changements climatiques font peser un risque potentiel plus élevé sur les infrastructures de transport, et a présenté des cartes illustrant les zones à haut risque et les réseaux routiers et ferroviaires qu'elles contiennent. Une attention particulière a été accordée aux enseignements retenus et aux recommandations qui figuraient dans le rapport, également reproduit dans le document ECE/TRANS/WP.5/2019/3.

57. Dans ses recommandations, le Groupe d'experts a invité les groupes de travail de la CEE chargés de l'administration des instruments relatifs aux infrastructures de transport à faire en sorte que les réseaux et nœuds visés par ces instruments soient géocodés. Les pays ont été invités à fournir des données géocodées. Ils ont également été conviés à participer aux recensements menés sous les auspices du Groupe de travail des statistiques des transports, afin que les volumes de trafic soient connus et géocodés. Le Groupe d'experts a par ailleurs fait des propositions concernant les travaux spécifiques à entreprendre pour approfondir les connaissances en matière d'analyse des incidences des changements climatiques sur les transports et de détermination des mesures d'adaptation appropriées pour les équipements et les activités de transport.

58. Pour donner suite à la recommandation du Groupe concernant la poursuite des travaux dans le domaine de l'adaptation des systèmes de transport aux changements climatiques, le Président a invité le WP.5 à créer un nouveau groupe d'experts et a présenté une proposition de nouveau mandat et un projet de cahier des charges (ECE/TRANS/WP.5/2019/4).

59. Le WP.5 a accueilli avec intérêt le rapport du Groupe d'experts et a approuvé les enseignements retenus et les recommandations qui y figuraient.

60. Il a également examiné la proposition relative à la création d'un nouveau groupe d'experts, ainsi que la proposition de mandat et le projet de cahier des charges. Le WP.5 a recommandé que ce nouveau groupe d'experts soit établi et a adopté son cahier des charges, tel qu'il figure à l'annexe I. Il a aussi demandé au secrétariat de le soumettre au Comité des transports intérieurs pour approbation.

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

61. Le secrétariat a informé le WP.5 des faits nouveaux survenus en 2018-2019 concernant le projet ForFITS (futurs systèmes de transport intérieur), notamment : i) l'évaluation de plusieurs outils en ligne de visualisation des données en vue de l'élaboration d'un prototype d'outil de visualisation interactive à partir des données et des extraits du ForFITS ; et ii) l'utilisation de l'outil ForFITS dans le cadre de l'étude de la performance environnementale réalisée par la CEE en Ouzbékistan, pour analyser quatre scénarios de développement du secteur des transports ouzbek d'ici à 2045 et leurs

incidences sur les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des recommandations formulées.

62. Le WP.5 a pris note de ces informations.

XII. Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 11 de l'ordre du jour)

A. Tendances et économie des transports sur la période 2018-2019 : la mobilité en tant que service

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2018/4, ECE/TRANS/WP.5/2019/5 ; document informel n° 7.

63. Le secrétariat a rappelé que le WP.5 avait décidé, à sa session précédente, que l'examen d'un Guide des contributions des États membres et des sessions du Groupe de travail à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/WP.5/2018/4) devrait se dérouler pendant la session en cours, parallèlement à l'examen du programme de travail du WP.5.

64. Il a par ailleurs fait savoir que le CTI (ECE/TRANS/288, par. 25) avait demandé que l'examen du Guide s'appuie sur un document établi par le secrétariat qui présente les actions menées par les groupes de travail du CTI de la CEE pour aider les États membres de la CEE à atteindre les objectifs de développement durable liés aux transports intérieurs (ECE/TRANS/WP.5/2019/5).

65. Le WP.5 a remercié le secrétariat d'avoir établi le document ECE/TRANS/WP.5/2019/5 et a demandé qu'il soit transmis au Bureau du CTI. Il a également convenu d'examiner les progrès accomplis en matière de réalisation des objectifs de développement durable liés aux transports dans le cadre de ses travaux d'examen et d'analyse des nouvelles questions relatives au transport.

66. Le secrétariat a présenté le projet de publication sur la mobilité en tant que service (document informel n° 7). Il a donné des informations sur le contenu de la publication et sur l'approche adoptée pour décrire la mobilité en tant que service. Après l'introduction, qui définit et explique le concept de mobilité en tant que service, cette publication met l'accent sur la présentation des éléments qui favorisent la mobilité et de ses difficultés d'application.

67. Le secrétariat a par ailleurs fait savoir que deux chapitres de la publication étaient « en cours d'élaboration » à la date de la trente-deuxième session : le chapitre consacré aux problèmes d'infrastructure pour la mobilité en tant que service et le chapitre contenant les conclusions et recommandations. Il était prévu qu'ils soient achevés pour la fin du mois de septembre, à la suite de quoi la publication pourrait être communiquée dans son intégralité au WP.5 pour examen final.

68. Le WP.5 a accueilli avec satisfaction le projet de publication sur la mobilité en tant que service. Il a demandé au secrétariat et aux auteurs d'y mettre la dernière main, et a prié le secrétariat de la communiquer par voie électronique afin qu'elle puisse faire l'objet d'un examen final sommaire. Il a été demandé au secrétariat de procéder ensuite à sa mise en forme officielle et à sa traduction en vue de sa publication avant la fin de l'année 2019.

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

69. Aucune évolution des tendances et difficultés concernant les transports n'a été signalée ni examinée.

C. Analyse des statistiques de la CEE sur les transports

70. Le secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports a fait le point sur les travaux du Groupe, notamment sur la récente publication de la cinquième édition du Glossaire des statistiques des transports, sur le suivi des objectifs de développement durable liés aux transports et sur l'utilisation des recensements de la circulation sur les routes E et sur les lignes ferroviaires E pour des applications telles que le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie. Il a par ailleurs décrit les travaux préliminaires de collecte de statistiques relatives aux passagers des tramways et des métros, qui n'existent pas pour l'heure au niveau international.

71. Le WP.5 a remercié le secrétaire pour les informations communiquées.

XIII. Assistance technique aux pays en transition (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 8.

72. Le Conseiller régional de la Division des transports durables de la CEE a informé le WP.5 des activités d'assistance technique de la CEE en faveur des pays en transition (document informel n° 8). Il a fait savoir que quatre ateliers destinés au renforcement des capacités avaient été organisés depuis la précédente session du WP.5, sur des thèmes liés à la connectivité (à Astana et à Athènes en novembre 2018, puis à Ljubljana en décembre 2018) et à la sécurité routière (à Tbilissi en novembre 2018). Le Conseiller a également exposé les principes de base du Plan d'action du CTI pour le renforcement des capacités. Ce Plan d'action vise à définir des activités d'assistance technique pour les États Membres, dans les domaines suivants : i) l'adhésion aux instruments juridiques, normes et règlements des Nations Unies relatifs aux transports et leur application efficace ; ii) le partage de savoir-faire ; et iii) la diffusion des meilleures pratiques internationales en matière de transport.

73. Le WP.5 a pris note des informations communiquées. Il a demandé au Conseiller régional de rendre compte à la prochaine session des faits nouveaux concernant l'assistance technique aux pays en transition.

74. Le secrétariat a communiqué des informations sur le déroulement actuel d'un projet d'élaboration d'une série d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables, mené dans le cadre du Compte de l'ONU pour le développement.

75. Le projet comprend : a) l'élaboration d'une série initiale d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables ; b) l'organisation de missions d'enquête pour examiner la situation en matière de transport et de logistique au niveau national, débouchant sur l'élaboration de cinq « rapports nationaux sur la connectivité » ; c) la tenue de réunions de dialogue sur les politiques nationales en vue de la validation des rapports ; d) la mise sur pied de programmes nationaux de renforcement des capacités individualisés ; et e) l'organisation d'un forum interrégional.

76. Les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables ont été conçus pour couvrir les trois piliers du développement durable. Ils servent à mesurer la connectivité des transports routier et ferroviaire, des voies de navigation intérieure et du transport intermodal.

77. À la date de la trente-deuxième session, le secrétariat effectuait les missions d'enquête. La Géorgie, qui était l'un des pays visés par le projet, a fait rapport sur les résultats de la mission d'enquête réalisée sur son territoire.

78. Le WP.5 a pris note du projet et a demandé que des informations actualisées sur son exécution soient communiquées à la session suivante.

XIV. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 13 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/288.

79. Le secrétariat a informé le WP.5 des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs lors de sa quatre-vingt-unième session (Genève, 19-22 février 2019), en particulier de l'adoption de la stratégie du Comité jusqu'en 2030. La mise en œuvre de cette stratégie nécessite la participation de tous les groupes de travail et organes subsidiaires du CTI. À cet effet, le Président du WP.5 a reçu fin juin 2019 une lettre du Président du CTI dans laquelle le Groupe de travail était invité à contribuer à la mise en œuvre de la stratégie en proposant un plan de travail concret aligné sur les actions à long terme convenues dans le cadre de cette dernière.

80. Le WP.5 a pris note de ces informations. Les décisions relatives au programme de travail du WP.5 figurent au point XV.

XV. Programme de travail et évaluation biennale pour 2020-2021 et Plan de travail pour 2018-2022 (point 14 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2019/6.

81. Le WP.5 a examiné la décision du Comité des transports intérieurs, qui à sa quatre-vingt-unième session avait prié le secrétariat de cesser d'établir les documents programmatiques biennaux que le Comité adoptait précédemment, notamment en ce qui concernait l'évaluation et le suivi, étant donné que ces documents ne seraient plus pertinents dans le cadre du nouveau cycle de programmation. Il a en outre examiné le document ECE/TRANS/WP.5/2019/6 contenant le projet de programme de travail et d'évaluation biennale pour 2020-2021 ainsi que le programme de travail à long terme. À partir de ce document, et compte tenu également des « actions à long terme » et des « actions prioritaires à l'horizon 2030 » définies dans la Stratégie du CTI jusqu'en 2030, le WP.5 a arrêté six modules d'activités pour son programme de travail à long terme (2020-2030), ainsi que des activités particulières à mener et les réalisations escomptées dans le cadre de chaque module pour son programme de travail biennal pour 2020-2021. Le programme de travail à long terme et le programme de travail biennal ainsi convenus figurent à l'annexe II du présent rapport.

82. Le WP.5 a demandé au secrétariat de soumettre les deux programmes de travail à la prochaine session du CTI, qui se tiendra en 2020. Il a par ailleurs convenu de tout mettre en œuvre pour rechercher des partenariats dans le cadre de la mise en œuvre de ses activités, de manière à créer des synergies dans ses travaux.

XVI. Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour)

83. Aucune proposition n'a été formulée au titre de ce point de l'ordre du jour.

XVII. Dates de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour)

84. Le WP.5 a été informé que sa trente-troisième session devrait en principe se tenir à Genève du 7 au 9 septembre 2020.

XVIII. Adoption des principales décisions (point 17 de l'ordre du jour)

85. Le WP.5 a adopté ses décisions. Il a ensuite prié le secrétariat, en coopération avec le Président, d'établir la version définitive du rapport de la session.

Annexe I

Mandat 2020-2025 et cahier des charges adoptés du Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements

I. Mandat

1. Le Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements (Groupe d'experts) a pour mission de continuer à mener des activités de sensibilisation, à renforcer les capacités et à prendre en compte les connaissances des États et de la communauté scientifique en matière d'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et d'adaptation à ces changements. Il est également chargé de faire progresser l'état des connaissances dans ce domaine et les évaluations des effets qu'ont les changements climatiques sur les transports intérieurs, ainsi que de proposer des mesures d'adaptation appropriées et présentant un bon rapport coût-efficacité.
2. Compte tenu de la complexité de ses tâches, le Groupe d'experts est établi pour une période de cinq ans, à savoir de 2020 à 2025.

II. Cahier des charges

A. Activités

3. Compte tenu des conclusions et des recommandations figurant dans le rapport 2019 de l'ancien groupe d'experts, le nouveau groupe d'experts devrait :
 - a) Servir de plateforme pour rassembler, assimiler et diffuser les connaissances relatives à l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et aux besoins d'adaptation ;
 - b) Faciliter la création de bases de données sur le climat, ainsi que sur les équipements et les activités de transport, couvrant toute la région de la CEE et, dans ce cadre, collaborer avec Cordex-Core ou d'autres initiatives similaires, ainsi qu'avec les groupes de travail compétents de la CEE ;
 - c) Analyser les indicateurs de changements climatiques pertinents, tant en termes absolus qu'en termes relatifs, afin d'accroître les connaissances relatives aux effets futurs des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes sur les transports intérieurs (équipements, activités et réseaux) ;
 - d) Mettre à jour la base de données du système d'information géographique (SIG) de la CEE de manière à prendre en compte les nouvelles analyses, et publier une mise à jour du rapport 2019 ;
 - e) Recueillir et analyser les informations issues de projets nationaux et infranationaux visant à mieux comprendre les principales vulnérabilités des équipements et des réseaux de transport face aux changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes, en particulier s'agissant de l'évaluation des facteurs naturels et anthropiques ayant une influence sur les risques qui menacent les équipements de transport, de l'évaluation des caractéristiques propres à chaque équipement, de la modélisation des effets et de l'évaluation des relations de cause à effet entre les paramètres climatiques et les incidences sur les infrastructures, de l'analyse intersectorielle et intermodale, etc. ;
 - f) Faciliter la mise en œuvre de tels projets dans les pays qui sont désireux d'investir dans l'évaluation des effets des changements climatiques sur les équipements et

les activités de transport, ainsi que dans le choix de mesures d'adaptation, et qui sont intéressés à développer des compétences nationales dans ce domaine ;

g) Concevoir et créer, sur la base de l'analyse des projets nationaux, une base de connaissances, sous la forme d'un site Web, contenant des informations relatives, par exemple, i) aux caractéristiques et aux conditions susceptibles de faire d'une section de réseau ou d'un nœud situé dans une zone à haut risque une zone sensible en raison du risque considéré, et ii) aux mesures d'adaptation proposées et à leur rapport coût-efficacité global ;

h) Recueillir des informations sur les indicateurs utilisés dans le cadre des projets nationaux pour évaluer les mesures d'adaptation et assurer le suivi de ces mesures en vue de leur inclusion éventuelle dans la base de connaissances ;

i) Recueillir également, le cas échéant, les informations provenant des projets nationaux relatives aux mesures d'adaptation et d'atténuation, en vue de leur inclusion éventuelle dans la base de connaissances ;

j) Analyser les démarches appliquées dans le cadre des projets nationaux pour tenir compte des considérations liées aux changements climatiques dans les processus de planification et les processus opérationnels, et mettre au point des documents directifs pertinents et des mécanismes de prise en compte à cette fin ;

k) Élaborer un rapport final sur les résultats obtenus.

B. Méthodes de travail

4. Le Groupe d'experts est établi et mène ses activités conformément aux Directives de la CEE relatives aux équipes de spécialistes, approuvées par le Comité exécutif de la Commission le 31 mars 2010 (ECE/EX/2/Rev.1). À sa première réunion, il devait adopter un plan de travail définissant précisément les tâches à accomplir, assorti d'un calendrier d'exécution.

5. Il est prévu que le Groupe d'experts se réunisse au moins une fois tous les six mois. Les réunions se tiendront au Palais des Nations à Genève, sauf dans les cas où elles seront organisées par des États ou des organisations partenaires.

6. Le Président du Groupe d'experts devrait rendre compte des travaux en cours à la session annuelle du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, et soumettre son rapport final à la session prévue en septembre 2025.

7. Compte tenu de l'expérience acquise dans le cadre des travaux précédents, il serait préférable que les réunions se tiennent en anglais seulement et que les documents de session ne soient rédigés qu'en anglais.

8. La participation aux travaux du Groupe d'experts est ouverte à tous les représentants des États Membres de l'Organisation des Nations Unies et experts concernés. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées, ainsi que les compagnies ferroviaires et les entreprises de transport et de transit concernées, sont invitées à participer et à donner des avis spécialisés conformément aux règles et pratiques de l'ONU.

C. Secrétariat

9. La CEE assurera le secrétariat du Groupe d'experts et veillera à collaborer étroitement avec toutes les parties prenantes, notamment avec les secrétariats de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CNUCC), de l'Organisation météorologique mondiale (OMM), de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), de la Commission européenne, des commissions régionales de l'ONU, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de l'Organisation maritime internationale (IMO) et d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales compétentes.

Annexe II

Programme de travail et évaluation biennale pour 2020-2021 et programme de travail à long terme

I. Objectif du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

1. Le principal objectif du WP.5 est d'offrir aux États membres de la CEE un espace de discussion pour :

a) Examiner et faire mieux comprendre les grandes tendances et l'évolution des transports intérieurs dans la région de la CEE dans le cadre des processus d'intégration actuellement mis en œuvre dans la région et des processus de réforme en cours dans les États membres ;

b) Analyser les tendances et les faits nouveaux s'agissant de la transition vers des systèmes de transport intérieur plus durables dans les États membres de la CEE et dans d'autres pays intéressés, promouvoir une telle transition et déterminer les moyens d'y parvenir grâce à une coopération internationale accrue et à la mise en commun ou à la création de bonnes pratiques.

II. Activités à long terme du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

2. Les travaux que le WP.5 mène depuis de nombreuses années, conformément à ses principaux objectifs, portent sur :

a) Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie et le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) (phases I à III) ;

b) Le suivi des faits nouveaux concernant les réseaux de transport paneuropéens et les transports dans la région méditerranéenne ;

c) Le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements ;

d) L'examen des faits nouveaux concernant l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) ;

e) L'évaluation de la mobilité urbaine et des transports publics ;

f) Le plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme ;

g) Le projet d'observatoire international des infrastructures de transport ;

h) Le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport ;

i) Les liaisons entre les ports et l'arrière-pays ;

j) Les modes innovants de financement des infrastructures de transport ;

k) La mobilité en tant que service ;

l) La sûreté et la sécurité des transports.

3. Le WP.5 doit redoubler d'efforts dans le cadre de la plupart de ces activités afin de faciliter la transition vers des systèmes de transport intérieur plus durables dans les États membres de la CEE et dans d'autres pays intéressés.

III. Modules d'activités et programme de travail à long terme (2020-2030) convenus

4. Compte tenu de ses activités passées, ainsi que de la Stratégie du CTI jusqu'en 2030, le WP.5 a arrêté les six modules principaux suivants pour ses travaux :

a) Développement de réseaux et/ou de liaisons de transport

Dans le cadre de ce module, les travaux portant sur les liaisons de transport Europe-Asie et sur d'autres liaisons et couloirs devraient se poursuivre, notamment pour ce qui est du suivi de l'évolution du réseau. Le WP.5 devrait en particulier servir de plateforme de promotion et de suivi des activités de mise en place. Le terme « mise en place » recouvre l'harmonisation et la simplification des formalités relatives au passage des frontières, le raccordement aux infrastructures et les normes d'interopérabilité, la gestion efficace des couloirs et la mise en conformité des normes, règles et règlements avec les normes internationales, notamment avec les instruments des Nations Unies dans le domaine des transports, ainsi que l'utilisation des nouvelles technologies et de la numérisation.

b) Transport et changements climatiques

Dans le cadre de ce module, les travaux d'analyse et de recherche concernant les effets qu'ont les changements climatiques sur les équipements et les activités de transport devraient se poursuivre, tout comme les travaux visant à définir les mesures d'adaptation les plus appropriées.

c) Mobilité urbaine durable

Dans le cadre de ce module, le WP.5 devrait s'appuyer sur ses précédents travaux pour continuer à élaborer des politiques de mobilité urbaine à l'appui du développement urbain durable. Les faits nouveaux concernant la mobilité en tant que service relèvent également de ce module.

d) Données relatives aux infrastructures de transport

Dans le cadre de ce module, le WP.5 devrait mettre en place et gérer l'observatoire international des infrastructures de transport, placé sous la responsabilité de la CEE, disponible sur la plateforme du système d'information géographique (SIG) de la CEE. Les travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport relèvent également de ce module.

e) Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable

Dans le cadre de ce module, le WP.5 devrait examiner et analyser les nouvelles questions relatives au transport et établir des synthèses d'analyse. Il devrait également suivre les tendances observées dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable liés au transport et contribuer à la création d'outils appuyant la réalisation de ces objectifs.

f) Sûreté et sécurité des transports intérieurs

Dans le cadre de ce module, le WP.5 devrait servir de plateforme pour la prise en compte et l'amélioration des solutions visant à remédier aux problèmes de sûreté et de sécurité des transports intérieurs.

5. Le WP.5 a convenu que ces six modules constituent son programme de travail à long terme (2020-2030).

IV. Programme de travail et évaluation biennale pour 2020-2021

6. Le programme de travail pour 2020-2021 comprend des propositions d'activités à mettre en œuvre au cours du prochain exercice biennal. Ces activités sont définies dans le cadre des modules du programme de travail à long terme. Elles sont énumérées ci-après et accompagnées des réalisations escomptées correspondantes, qui ont été définies dans le but

d'aider le WP.5 à évaluer les résultats obtenus. Le WP.5 a convenu des activités et réalisations escomptées ci-après. Il a par ailleurs décidé de faire tout son possible, dans le cadre de la mise en œuvre de ses activités, pour forger des partenariats et créer des synergies.

A. Développement des réseaux et/ou des liaisons de transport

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 gère la mise en place de réseaux et de couloirs de transport en s'appuyant sur les phases I, II et III du projet LTEA, ainsi que sur les résultats et les recommandations qui en ont découlé Le WP.5 passe en revue les approches et méthodes existantes pour mesurer la valeur économique des couloirs de transport internationaux 	<ul style="list-style-type: none"> Des activités spécifiques visant à faciliter la mise en place des couloirs sont identifiées Un examen est réalisé

B. Transport et changements climatiques

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> Le WP.5 lance le processus de création du Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements Le groupe d'experts enrichit les bases de données en y ajoutant des données sur le climat ainsi que des équipements et activités de transport Le groupe d'experts élargit l'analyse des indicateurs climatique afin d'accroître les connaissances sur les effets futurs des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes sur les équipements et les activités de transport Le groupe d'experts recueille et analyse les informations et les données issues de projets nationaux d'adaptation aux changements climatiques en vue de définir les principales vulnérabilités d'équipements particuliers et de faciliter la mise en œuvre de tels projets dans les pays désireux de progresser dans ce domaine 	<ul style="list-style-type: none"> Le groupe d'experts est créé en 2020 La base de données est enrichie De nouveaux indicateurs climatiques sont analysés Les informations et les données provenant de projets nationaux sont collectées et leur analyse a débuté Un projet a été lancé dans au moins un pays désireux de progresser dans l'analyse de l'adaptation des infrastructures aux changements climatiques

C. Mobilité urbaine durable

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Le WP.5 élabore un modèle pour évaluer les défis en matière de mobilité urbaine • Le WP.5 élabore un manuel visant à mettre en place ou à renforcer le concept de la mobilité en tant que service • Le WP.5 contribue au plan directeur pour la promotion du cyclisme en élaborant le module relatif aux infrastructures 	<ul style="list-style-type: none"> • Un projet de modèle est élaboré • Un projet de manuel est élaboré • Le module relatif aux infrastructures est élaboré

D. Données relatives aux infrastructures de transport

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Le WP.5 s'emploie à mettre en place un observatoire international des infrastructures de transport • Le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dégage des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d'évaluer, calculer et analyser les coûts de construction des infrastructures de transport intérieur • Le Groupe d'experts fixe les termes utilisés pour l'évaluation des coûts des infrastructures de transport intérieur • Le Groupe d'experts collecte des données pour procéder à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • L'observatoire international des infrastructures de transport est disponible sur la plateforme du SIG de la CEE. • Un recueil regroupant les modèles, méthodes et outils est élaboré • Un glossaire de termes est élaboré • Des données sont collectées et ajoutées sur la plateforme du SIG de la CEE

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

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Le WP.5 suit les tendances qui peuvent être observées dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable liés aux transports • Le WP.5 s'attache à promouvoir les indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs • Le WP.5 recense et analyse les nouvelles questions relatives aux transports intérieurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Les tendances font l'objet d'un suivi • Les indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs sont davantage appliqués • Au moins une question supplémentaire a été recensée, et son analyse a commencé

F. Sûreté des transports intérieurs

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none">• Le WP.5 sert de plateforme pour l'échange d'informations relatives aux menaces et aux risques inhérents aux transports intérieurs et organise des réunions en fonction des besoins	<ul style="list-style-type: none">• Un échange efficace d'informations est assuré
