



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Trente-troisième session
Genève, 7-9 septembre 2020

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5-7	3
III. Atelier sur l'analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain (point 2 de l'ordre du jour)	8-14	4
IV. Développement de réseaux et/ou de liaisons de transport (point 3 de l'ordre du jour)	15-31	5
A. Liaisons de transport Europe-Asie	15-22	5
B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen	23-26	6
C. Réseau transeuropéen de transport	27-28	7
D. Transports dans la région méditerranéenne	29	7
E. Autres initiatives relatives au développement de couloirs/liaisons de transport	30-31	7
V. Données relatives aux infrastructures des transports (point 4 de l'ordre du jour)	32-34	8
A. Observatoire international des infrastructures de transport	32	8
B. Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport	33-34	8
VI. Transport et changements climatiques (point 5 de l'ordre du jour)	35-36	9
A. Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements	35	9



B.	Atténuation des effets des changements climatiques ; outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur de la Commission économique pour l'Europe	36	9
VII.	Sûreté des transports intérieurs (point 6 de l'ordre du jour)	37–41	9
VIII.	Mobilité urbaine et transports publics durables (point 7 de l'ordre du jour)	42–45	10
IX.	Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable (point 8 de l'ordre du jour)	46–58	11
A.	Tendances et difficultés concernant les transports routiers, les transports ferroviaires et les transports par voie navigable.....	46–51	11
B.	Tendances et économie des transports sur la période 2019-2020	52	11
C.	Assistance technique aux pays en transition	53–56	12
1.	Assistance technique du Conseiller régional	53	12
2.	Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables	54–55	12
3.	Appui aux pays en développement sans littoral	56	12
D.	Analyse des statistiques de la CEE sur les transports	57–58	12
X.	Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 9 de l'ordre du jour)	59–62	13
XI.	Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2021 et 2022 du Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour)	63	13
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)	64	13
XIII.	Dates de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour)	65	14
XIV.	Adoption des principales décisions (point 13 de l'ordre du jour)	66–67	14

I. Participation

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a tenu sa trente-troisième session du 7 au 9 septembre 2020. La réunion était présidée par M. P. De Wildt (Pays-Bas) et 144 représentants y ont assisté (virtuellement ou en personne). Les représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après y ont participé : Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Israël, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Turquie. Le représentant de l'Inde y a aussi assisté en application de l'article 11 du mandat de la CEE. Des représentants de l'Union européenne étaient également présents.

2. Les organisations et institutions spécialisées des Nations Unies ci-après étaient représentées : Organisation internationale du Travail (OIT), Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM), Projet de chemin de fer transeuropéen (TER), CNUCED, Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) de l'ONU, Bureau de la Haute-Représentante des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, Organisation mondiale de la Santé (OMS) et Organisation mondiale du commerce (OMC).

3. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Banque asiatique de développement, Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Banque islamique de développement, Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), Bureau de coordination du Comité permanent pour la coopération économique et commerciale de l'Organisation de la coopération islamique (COMCEC), Union pour la Méditerranée et Organisation mondiale des douanes (OMD).

4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Chambre de commerce et d'industrie de Serbie – Association pour le transport, Fédération européenne des cyclistes, Institut pour la sécurité et la sûreté, Université des sciences appliquées du Brandebourg, International association of electric urban transport operators, International Association of logistic business, Conseil international de coordination pour les transports eurasiens (CCTT), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Fédération routière internationale, Union internationale des transports routiers (IRU), Union internationale des chemins de fer (UIC), ORIGONE, Reenergia, Rossada Innovative Solutions, Taxistop vzw, Trip Convergence Ltd, Université de Belgrade, Université de Jordanie, Association mondiale de l'industrie de la bicyclette (WBIA).

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/67.

5. Conformément au règlement intérieur de la Commission, le WP.5 a adopté l'ordre du jour provisoire de sa trente-troisième session, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.5/67.

6. Au début de la session, le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'en raison des mesures d'atténuation de la COVID, de la crise de trésorerie et des contraintes liées au Plan stratégique patrimonial, le Service des conférences de l'Office des Nations Unies à Genève ne pouvait assurer qu'un service réduit selon les dispositions suivantes :

- 7 septembre 2020 (session officielle, tenue en personne et avec Interprefy dans les trois langues de travail de la CEE de 10 heures à 12 heures et de 14 heures à 16 heures) ;
- 8 septembre 2020 (session officielle, tenue en personne et avec Interprefy de 10 heures à 12 heures, suivie d'une session informelle (en anglais uniquement) tenue en personne et en WebEx le 8 septembre 2020 de 15 heures à 18 heures et le 9 septembre 2020 de 10 heures à 12 h 45 et de 14 heures à 18 heures).

7. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat et a regretté de ne pas avoir bénéficié de l'intégralité des services prévus.

III. Atelier sur l'analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 1.

8. Le 9 septembre 2020, comme le lui avait demandé le Groupe de travail à sa trente-deuxième session, le secrétariat a organisé une table ronde d'experts sur l'analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain. Pour préparer la table ronde d'experts, le secrétariat avait lancé au printemps 2020 un appel officiel à résumés, notamment par l'intermédiaire du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et du Comité du développement urbain, du logement et de l'aménagement du territoire de la CEE. Les parties intéressées, notamment les autorités municipales, les urbanistes et les spécialistes de l'aménagement du territoire, les experts des ministères des transports ou de la mobilité et les représentants d'ONG et d'universités ont été invités à envoyer des résumés d'études de cas dans lesquelles étaient analysés les coûts-avantages des politiques des transports actuellement menées ou en cours d'élaboration dans différentes villes de taille variable, en mettant l'accent sur l'une des trois catégories de mesures suivantes, à savoir les « mesures d'évitement », les « mesures de changement » et les « mesures d'amélioration », ou sur des combinaisons de ces mesures (politiques mixtes). L'atelier a réuni des intervenants qui ont présenté des études de cas ainsi que des décideurs et des universitaires provenant d'un groupe varié de pays, dont les États-Unis d'Amérique, la Belgique, l'Italie, la Nouvelle-Zélande, la Fédération de Russie et la Suisse.

9. Au début de l'atelier, le secrétariat a lancé le manuel sur la mobilité urbaine durable et l'aménagement du territoire (*Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning – Promoting Active Mobility*). Cette publication a été conçue pour aider les États membres de la CEE à intégrer le transport, la santé, la qualité de vie et les objectifs environnementaux dans les politiques de mobilité urbaine et d'aménagement du territoire. Le manuel contient de nombreuses références à des études de cas, des bonnes pratiques et des exemples de villes de la région de la CEE (et au-delà) couvrant un large éventail de domaines thématiques, notamment : l'avenir de la mobilité urbaine durable ; l'aménagement du territoire en fonction de la mobilité urbaine durable et de l'accessibilité ; la planification des transports publics comme pierre angulaire de la mobilité urbaine durable ; la mobilité active et la manière dont celle-ci favorise la santé et l'environnement ; le potentiel des systèmes de transport intelligents dans un contexte urbain. Ce manuel, qui a été financé par le Gouvernement de la Fédération de Russie, a été élaboré sous les auspices du WP.5 et du Comité directeur du PPE-TSE. Il propose une méthode de planification du transport urbain durable qui a servi de base méthodologique à l'atelier. Il est disponible en anglais et en russe sur le site Web de la CEE : www.unece.org/trans/publications/trends-and-economics.html.

10. Les participants à l'atelier ont considéré les systèmes de transport urbain comme un élément clef du développement durable des villes, permettant aux citoyens d'accéder à l'emploi, à l'éducation, aux soins de santé ou au commerce et offrant des liens sans faille entre les différents marchés. Les participants ont convenu que plus le système de transport urbain était efficace et performant (c'est-à-dire plus il facilitait l'accès aux différents marchés et lieux d'intérêt et les reliait efficacement), plus les villes et leurs habitants avaient de possibilités de se développer et de prospérer.

11. Les participants ont convenu qu'un réseau efficace de transport urbain devait répondre aux exigences nombreuses et diverses de la mobilité métropolitaine en :

- Garantissant l'accessibilité à une variété de lieux à un prix abordable ;
- Réduisant au minimum les temps de trajet entre ces différents lieux ;

- Internalisant les externalités du système de transport telles que les polluants atmosphériques, les émissions sonores, les accidents de la route et autres en vue de limiter les impacts négatifs sur le bien-être des citoyens et leur qualité de vie tout en optimisant la qualité des services dans un contexte de « ressources restreintes ».

12. Les participants à l'atelier ont estimé que l'organisation d'un système de transport urbain efficace et performant n'était pas une tâche facile étant donné les nombreuses interdépendances en place qui nécessitaient une approche globale et multidisciplinaire tenant compte de la planification des infrastructures spatiales et urbaines, de la démographie sociale et de la géographie ainsi que des exigences en matière de transport urbain et de logistique.

13. Les participants ont convenu de la nécessité de continuer à réfléchir à l'élaboration de fondements empiriques solides sur lesquels reposerait la conception d'un modèle analytique qui aiderait les décideurs à évaluer l'adéquation des politiques de transport individuel et/ou combiné, et leur permettrait de prendre des décisions plus éclairées en vue de transformer leurs systèmes de transport urbain.

14. On trouvera des précisions sur les 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/transport_and_urban_development.html.

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

A. Liaisons de transport Europe-Asie

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2020/1 et ECE/TRANS/WP.5/2020/2.

15. À sa trente-deuxième session, 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 ». Le secrétariat a été prié de présenter à la trente-troisième session du WP.5, 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 ».

16. Le secrétariat a répondu à cette demande en établissant, en consultation avec le WP.24, le SC.1, le SC.2, le SC.3/WP.3¹ et le WP.30², le document ECE/TRANS/WP.5/2020/1, qui compile les contributions des groupes de travail pertinents de la CEE sur la mise en place des couloirs internationaux.

17. Le Groupe de travail a pris note des propositions du secrétariat contenues dans le document susmentionné qui visent à améliorer la connectivité des transports dans la région de la CEE et les liaisons avec d'autres régions et sous-régions. Il a décidé de poursuivre l'examen des questions relatives à la connectivité euro-asiatique et euro-africaine conformément à son mandat et a demandé au secrétariat d'étudier, dans un souci d'économie, la possibilité d'inviter d'autres participants représentant des gouvernements, le secteur privé et la communauté scientifique, ainsi que des représentants d'autres régions, à présenter leurs vues à la prochaine session du WP.5. Le Groupe de travail a également exprimé le souhait de prendre en compte les questions relatives aux tendances des transports dans les chaînes d'approvisionnement, en particulier dans la période post-COVID, en mettant l'accent sur les conséquences potentielles pour les couloirs de transport, afin de les examiner à sa prochaine session.

¹ Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure.

² Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports.

18. Le Groupe de travail a en outre invité le secrétariat à lui donner, lors de sa prochaine session en 2021, un complément d'information sur les propositions et les réactions des membres de la CEE concernant la mise en place des liaisons de transport Europe-Asie (EATL), en particulier des pays les plus concernés par les différents couloirs.

19. À ce propos, le secrétariat a indiqué qu'il était prêt à organiser des consultations informelles avec les gouvernements et les autres parties prenantes avant la trente-quatrième session du Groupe de travail.

20. À sa quatre-vingt-unième session plénière (19-22 février 2019, Genève), le Comité des transports intérieurs (CTI) a adopté sa stratégie jusqu'en 2030. Par cette stratégie, les États membres de la CEE et 96 autres États Membres de l'ONU, en leur qualité de Parties contractantes aux instruments juridiques administrés par la CEE, ont souhaité faire du CTI la plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, afin de répondre de manière efficace aux besoins mondiaux et régionaux. À sa quatre-vingt-unième session, il a également invité ses organes subsidiaires à prendre des mesures de suivi afin d'aligner leurs travaux sur sa stratégie (ECE/TRANS/288, par. 15 a) et c)). En réponse à cette invitation, le WP.5, à sa trente-deuxième session, a passé en revue ses activités et a arrêté six grands modules d'activité pour son programme de travail à long terme pour 2020-2030.

21. Le document ECE/TRANS/WP.5/2020/2 établi par le secrétariat donne un aperçu des synergies entre ce programme de travail à long terme pour 2020-2030 et les priorités stratégiques du CTI dans son quatrième rôle de « plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux ». Il y est souligné que si ses travaux sont déjà pleinement alignés sur la stratégie, le Groupe de travail peut prendre des mesures supplémentaires pour incarner pleinement le quatrième rôle du CTI en matière de promotion et de renforcement d'une connectivité et d'une mobilité durables aux niveaux régional et interrégional. Il y est considéré à cet égard que le Groupe de travail pourrait accueillir chaque année (ou tous les deux ans) un « forum interrégional sur la connectivité durable » en coopération avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et d'autres organisations partenaires intéressées.

22. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.5/2020/2, qui précise son rôle dans la mise en œuvre de la stratégie du CTI. Il est convenu qu'un échange régulier d'informations sur la connectivité interrégionale, conformément à ses réalisations et mandats de longue date, peut être bénéfique, mais il souhaiterait consulter le CTI par l'intermédiaire de son Bureau pour obtenir des conseils supplémentaires sur les moyens éventuels de progresser.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2020/3 et ECE/TRANS/WP.5/2020/4.

23. Les responsables du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) ont informé le WP.5, respectivement, des activités menées au cours de la période 2019-2020, qui sont exposées dans les documents ECE/TRANS/WP.5/2020/3 et ECE/TRANS/WP.5/2020/4.

24. Les principales activités menées au titre du projet TEM ont principalement porté sur : a) le renforcement des capacités des gouvernements participant au TEM en ce qui concerne le développement de réseaux et les stratégies de financement ; b) la production de rapports et de résultats de grande qualité sur la base des débats des ateliers.

25. Les principales activités menées au titre du projet TER ont principalement porté sur : a) l'élaboration du rapport annuel 2020 sur le réseau TER de base ; b) le lancement de deux études sur la conformité des infrastructures des pays partenaires aux paramètres techniques recensés dans les instruments juridiques internationaux et un projet relatif au système d'information géographique (stratégie TER 2025).

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

C. Réseau transeuropéen de transport

27. Le représentant de la Commission européenne (CE) a donné au WP.5 un aperçu du processus d'évaluation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) engagé au printemps 2019 et mené parallèlement à la révision de la Directive de l'Union européenne (UE) sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et du Règlement de l'UE sur les corridors de fret ferroviaire. Le processus de révision s'appuie sur le pacte vert pour l'Europe de 2019, qui confirme la contribution essentielle du réseau RTE-T à la mise en place de systèmes de transport efficaces et décarbonés, et sur la nouvelle stratégie de l'Union européenne en matière de mobilité qui sera adoptée fin 2020. Dans le cadre de ce processus, de vastes consultations sont menées, notamment auprès de plus de 600 parties prenantes du secteur des transports (représentants des associations sectorielles européennes, du secteur public et de la société civile). Les résultats préliminaires font ressortir la nécessité d'améliorer : a) la planification et la mise en œuvre, c'est-à-dire de mettre l'accent à nouveau sur les liaisons internationales et de renforcer la connectivité avec les régions périphériques ; et b) la qualité des infrastructures, c'est-à-dire de moderniser/mettre à niveau certaines caractéristiques du réseau RTE-T. Le renforcement de la résilience des systèmes de transport international face aux situations d'urgence/pandémies telles que la COVID-19 a également été souligné, compte tenu du rôle essentiel que les systèmes de transport jouent dans la chaîne d'approvisionnement et dans le marché intérieur de l'Union européenne.

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

D. Transports dans la région méditerranéenne

Document(s) : Document informel n° 9.

29. 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 s'inscrivent dans cinq principaux domaines d'action : a) le secrétariat technique du GTMO 5+5 ; b) le suivi de la coopération euro-méditerranéenne en matière de transport ; c) la collaboration avec les organisations internationales ; d) la réflexion sur le secteur du transport et de la logistique ; et e) la maintenance et la gestion de la base de données statistiques du CETMO. On trouvera des précisions sur ces activités dans le document informel n° 9.

E. Autres initiatives relatives au développement de couloirs/liaisons de transport

30. Le représentant de la CE a confirmé que le réseau RTE-T restait ouvert à la connectivité au-delà des frontières de l'Union européenne et a cité les extensions approuvées du réseau dans les Balkans occidentaux et les régions du partenariat oriental comme des exemples concrets. Il a souligné que la coopération du réseau RTE-T avec les pays tiers comprenait également des liaisons terrestres ou terre/mer vers l'Asie et vers la région du partenariat de voisinage méridional et qu'il était prévu que ces liaisons soient incluses dans le réseau RTE-T révisé. En conclusion, il a jugé important de garantir des flux d'importation et d'exportation équitables et une mobilité sans faille le long des couloirs de transport afin que ceux-ci soient durables sur les plans économique, financier, environnemental et social.

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

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

A. Observatoire international des infrastructures de transport

32. 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. Le Groupe de travail s'est félicité de l'état d'avancement des travaux du secrétariat concernant la création en cours d'un observatoire international des infrastructures de transport basé sur un système d'information géographique (SIG) dans le cadre d'un projet financé par la Banque islamique de développement. Il a notamment salué les informations partagées sur les diverses fonctionnalités que la plateforme devait offrir aux différentes catégories d'utilisateurs (c'est-à-dire les gouvernements, les institutions financières internationales et les organisations régionales d'intégration économique) et sur la voie à suivre pour la rendre pleinement opérationnelle. Il a demandé au secrétariat de lui soumettre à sa trente-quatrième session un document de travail comprenant des informations sur la méthode suivie et les sources de données utilisées ; les modalités de fourniture et de mise à jour régulière des données ; les mécanismes de protection des données qui devraient être mis en place ainsi qu'une description plus détaillée du rôle et des responsabilités de toutes les parties impliquées dans le processus d'établissement et d'entretien de la plateforme.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2020/5, ECE/TRANS/WP.5/2020/6, ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2019/1/Rev.2, ECE/TRANS/WP.5/2020/7, ECE/TRANS/WP.5/2020/8, ECE/TRANS/WP.5/2020/9, document informel n° 2, document informel n° 3 et document informel n° 4.

33. Le Groupe de travail a accueilli favorablement et approuvé le rapport du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport présenté par le Président et les membres du Groupe d'experts, et a pris note des difficultés rencontrées par le Groupe d'experts en ce qui concerne la quantité et la qualité des données ainsi que des retards enregistrés dans la collecte des données pour des modes spécifiques tels que les terminaux intermodaux, les voies navigables et les ports.

34. Le Groupe de travail a estimé que le rapport, en particulier ses composantes sur les coûts d'infrastructure des transports routiers et ferroviaires, donnait une vue d'ensemble qui était utile. Il a par conséquent approuvé la proposition du Groupe d'experts de prolonger son mandat d'un an afin de poursuivre et de réorganiser ses efforts de collecte de données pour tous les modes. Pendant cette prolongation d'un an, le Groupe d'experts se concentrerait sur la tâche, qui lui avait été confiée dans son mandat, consistant à recueillir auprès d'un groupe plus important de pays des données plus nombreuses et de meilleure qualité sur les coûts de construction de leurs infrastructures de transport dans tous les modes de transport intérieur, ce qui lui permettrait d'établir un rapport final plus riche en données d'ici la trente-quatrième session du WP.5 en septembre 2021. Le représentant de la Turquie, qui a été l'un des pays chefs de file des travaux du Groupe d'experts, a proposé qu'au cours de cette prolongation d'un an, une attention soit également accordée à l'évaluation comparative des coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport et que le Groupe d'experts examine éventuellement cette question lors de sa première session à venir dans le cadre de son mandat élargi.

VI. Transport et changements climatiques (point 5 de l'ordre du jour)

A. Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements

35. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur la création du Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements et sur sa première réunion prévue.

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

36. Faute de temps, le secrétariat de la CEE n'a pas pu procéder à la mise à jour attendue des activités relatives aux futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS).

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

Document(s) : Document informel n° 5.

37. Une table ronde sur les systèmes de transport intelligents et la cybersécurité s'est tenue au titre de ce point de l'ordre du jour dans le cadre d'une série de manifestations coorganisées par la Division des transports durables de la CEE, dans le cadre de son forum de discussion annuel sur la sécurité des transports intérieurs, et le Bureau du Coordinateur des activités économiques et environnementales de l'OSCE (OCEEA). Les intervenants et les participants aux discussions ont reconnu que les fonctionnalités de plus en plus numérisées, interconnectées et automatisées des systèmes de transport créaient une série de nouveaux risques et menaces pour la sécurité des systèmes de transport intelligents. Des orateurs de marque issus de diverses organisations, dont l'Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité (ENISA), le Ministère des transports du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, l'Institut pour la sécurité et la sûreté (ISS), hébergé à l'Université du Brandebourg (Allemagne), et McKinsey & Company, ont mis en lumière la transformation en cours du secteur automobile et son état de préparation pour atténuer les différents types de cybermenaces. Un aperçu a été donné sur le travail effectué par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE (WP.29) et le Groupe de travail informel du GRVA de la sécurité cybernétique et des questions de sûreté des transmissions sans fil dans le secteur des véhicules routiers, suite à l'adoption d'une directive sur la sécurité cybernétique et la protection des données (2016) et d'un nouveau Règlement ONU n° 155 sur la cybersécurité (juin 2020).

38. Les participants ont décidé que compte tenu de la complexité des questions en jeu, les points suivants devaient être pris en considération lors de l'examen des questions de cybersécurité :

- En raison de la nature de la cybersécurité, les réglementations sont principalement fondées sur le principe de la réduction (ou de l'atténuation) des risques et non de leur élimination ;
- Les mesures ne devraient pas seulement se concentrer sur la conception du produit, mais aussi prendre en considération les processus et les personnes. Les évaluations des risques devraient donc prendre en compte à la fois les risques liés à la conception des véhicules et les risques externes plus larges, tels que ceux liés aux systèmes de transport intelligents ;

- Comme les véhicules sont de plus en plus automatisés et dépendent de sources de données et de communications externes, la sécurité de ces externalités sera aussi importante que la sécurité du véhicule. Le véhicule doit donc être conçu (et entretenu) en tenant compte de sa dépendance à l'égard de ces externalités et de la manière de gérer les risques qui en découlent ; et
- Les concepteurs de systèmes de transport intelligents doivent tenir compte de la sécurité finale de leurs systèmes et de la manière dont celle-ci peut influencer sur la sécurité et le fonctionnement des véhicules qui les utilisent.

39. Les participants ont estimé que les règlements du WP.29 étaient utiles car ils montraient au secteur des transports comment contribuer à la cybersécurité. Dans le même temps, ils ont fait observer que les actions de l'État-nation jouaient également un rôle important dans ce domaine. Les participants ont convenu que la création d'un ensemble de normes de cybersécurité contraignantes nécessiterait un dialogue intergouvernemental fort et une volonté politique ainsi qu'une compréhension commune des obstacles à surmonter, des actions et des vecteurs de menace et la volonté de trouver un accord sur un modèle de performance pour la cyberdéfense dans le secteur des transports intérieurs.

40. L'ensemble des présentations faites lors de l'atelier, y compris une note conceptuelle pour la table ronde, sont disponibles à l'adresse : www.unece.org/trans/areas-of-work/trends-and-economics/activities/working-party-on-transport-trends-and-economics-wp5/events/round-table-on-intelligent-transport-systems-and-cyber-security.html.

41. Le Groupe de travail s'est félicité des échanges et de la richesse des informations partagées dans le domaine des systèmes de transport intelligents et de la cybersécurité au cours de la table ronde d'experts.

VIII. Mobilité urbaine et transports publics durables (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 6.

42. Le Groupe de travail s'est félicité de l'organisation de l'atelier sur l'analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain qui s'est tenu sous ses auspices le 9 septembre 2020 (voir le point 2 de l'ordre du jour). Il a exprimé son intérêt pour l'organisation, dans le cadre de sa trente-quatrième session, d'un débat thématique sur les transports urbains verts. Conformément à la décision du CTI (ECE/TRANS/294, par. 42), le Groupe de travail a demandé au secrétariat de poursuivre ses efforts pour rechercher des synergies avec le Comité du développement urbain, du logement et de l'aménagement du territoire.

43. Le Groupe de travail a pris note de l'élaboration du premier projet de module relatif au cyclisme figurant dans le document informel n° 6. Il a également constaté que la conception de ce module exigeait la disponibilité de données sur l'infrastructure cycliste de beaucoup plus de pays de la CEE. Il a accueilli avec satisfaction les projets de définitions disponibles pour les différents types d'infrastructures cyclables.

44. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de s'efforcer de resserrer la coopération avec le secrétariat du PPE-TSE afin d'engager le débat au sein du Comité directeur du PPE-TSE sur le module relatif à l'infrastructure pour cyclistes et de prier éventuellement le Comité de demander au Partenariat de soutenir également les efforts de collecte de données en cours, en s'appuyant sur les travaux déjà entrepris par le Partenariat dans l'optique du plan directeur pour la promotion du cyclisme.

45. Le Groupe de travail a exhorté les pays de la CEE à collaborer avec le secrétariat et ses partenaires pour soutenir le processus de collecte de données sur les itinéraires cyclables nationaux. Il a demandé au secrétariat, sous réserve d'une décision commune avec le Comité directeur du PPE-TSE, d'élaborer un projet de module d'infrastructure pour sa prochaine session sous la forme d'un document officiel, en mettant particulièrement l'accent sur les réseaux nationaux, ainsi que des idées pour l'élaboration d'un module

d'infrastructure paneuropéenne pour le cyclisme, sous réserve de la disponibilité de données provenant des pays de la CEE.

IX. Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable (point 8 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2020/10 et document informel n° 7.

46. Suite à la demande formulée par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294/Add.1, par. 14), le Groupe de travail s'est félicité des recherches menées par le secrétariat sur les dispositions des cadres existants et les nouveaux domaines de travail requis pour promouvoir la coopération entre les autorités de transport aux fins de la lutte contre les effets des situations d'urgence internationales telles que les épidémies et les pandémies.

47. Le Groupe de travail a notamment salué la mise en place rapide par le secrétariat d'un groupe consultatif multidisciplinaire des réponses du secteur des transports à la crise de la COVID-19, qui a tenu deux réunions le 9 juin 2020 et le 8 septembre 2020 respectivement.

48. Le Groupe de travail a estimé que le groupe multidisciplinaire offrait un cadre de discussion multipartite, unique et inclusif entre les ministères des transports, de la santé et des douanes et les responsables de la gestion des frontières de toute la région de la CEE et au-delà, ainsi qu'avec des organisations internationales telles que l'OMS et l'OMD, et permettait ainsi d'échanger des points de vue sur les actions visant à renforcer la résilience des transports intérieurs et leur préparation à de futures pandémies et/ou situations d'urgence internationales.

49. Le Groupe de travail a salué le document ECE/TRANS/WP.5/2020/10 que le secrétariat avait établi. Il est convenu que les travaux du groupe multidisciplinaire devraient être poursuivis sous ses auspices. Le Groupe de travail a également demandé au secrétariat d'inclure dans le document ECE/TRANS/WP.5/2020/10 des informations supplémentaires provenant des gouvernements et/ou des organisations partenaires. Ces contributions devaient être envoyées au secrétariat jusqu'à la fin du mois de septembre 2020. Le document contenant les informations supplémentaires devrait être soumis au Comité des transports intérieurs, par l'intermédiaire de son Bureau, pour examen et approbation éventuelle des mesures à prendre lors de sa quatre-vingt-troisième session.

50. En particulier, le Groupe de travail a conseillé au Comité des transports intérieurs d'envisager d'exiger des groupes de travail concernés qu'ils réalisent des tests de stress pandémique pour plusieurs des instruments juridiques de la CEE présentant un intérêt pour le transport international et la facilitation du passage des frontières (TIR/eTIR, CMR/Ecmr, Convention sur l'harmonisation, etc.).

51. Le Groupe de travail a encouragé la poursuite de sa coopération avec l'initiative du PPE-TSE visant à rendre la mobilité plus respectueuse de l'environnement, plus saine et plus durable après la pandémie de COVID-19. Il a également demandé au secrétariat d'étudier les possibilités d'élaborer un document rassemblant les expériences des autorités de transport de la région de la CEE et d'ailleurs en matière de réponse à la crise de la COVID-19.

B. Tendances et économie des transports sur la période 2019-2020

52. Aucune évolution des questions relatives aux transports n'a été signalée ni examinée.

C. Assistance technique aux pays en transition

1. Assistance technique du Conseiller régional

53. 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). De plus amples informations ont été fournies sur le Plan d'action pour le renforcement des capacités du CTI ainsi que sur les premières données d'expérience et sur les plans futurs. Le Groupe de travail a pris note de ces informations. Il a demandé au Conseiller régional de rendre compte à la prochaine session des faits nouveaux concernant l'assistance technique aux pays en transition.

2. Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables

54. 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. L'accent a été mis sur la manière dont le projet peut aider les pays à évaluer la réalisation des objectifs de développement durable et leurs engagements dans le cadre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral. Le consultant national du projet pour la Serbie (l'un des cinq pays pilotes) a partagé son expérience de la mise en œuvre du projet en tant que pays bénéficiaire. Davantage d'informations sur le projet sont disponibles à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/wp5/special_project_development_of_sustainable_inland_transport_connectivity_indicators.html.

55. Le Groupe de travail s'est félicité des informations fournies par le secrétariat sur les progrès accomplis dans l'exécution du projet. Il a demandé au secrétariat de présenter un document officiel sur le projet, éventuellement lors de la prochaine session, à condition que celui-ci puisse être achevé d'ici la mi-2021. Ce document devrait fournir des informations notamment sur les objectifs, les tâches, le champ d'application, les fondements juridiques et le mécanisme de mise en œuvre dudit projet.

3. Appui aux pays en développement sans littoral

Document(s) : Document informel n° 8.

56. La représentante du Bureau de la Haute-Représentante des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a donné un aperçu des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral et a énuméré un certain nombre d'activités mises en œuvre conjointement par son Bureau et la Division des transports durables de la CEE. Il en va notamment de l'organisation de la réunion régionale d'examen du Programme d'action de Vienne pour l'Europe et l'Asie (Bangkok, février 2019) et d'une manifestation parallèle sur les possibilités de modernisation du processus de transit qu'offre le régime TIR, tenue avec l'IRU et l'OMD en marge de l'examen à mi-parcours de haut niveau du Programme d'action de Vienne (New York, décembre 2019). Le secrétariat a confirmé sa volonté de continuer à soutenir les pays en développement sans littoral, notamment dans le cadre de la feuille de route pour la mise en œuvre accélérée du Programme d'action de Vienne récemment adoptée dans les coulisses virtuelles de l'Assemblée générale des Nations Unies.

D. Analyse des statistiques de la CEE sur les transports

Document(s) : Document informel n° 8.

57. Le secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports a fait le point sur les travaux, notamment sur la collecte de données relatives aux effets de la COVID-19 sur les transports (faisant état d'améliorations record de la qualité de l'air, des émissions de CO₂, des émissions sonores et de la sécurité routière pendant la crise ainsi que d'une diminution des transports publics et d'une augmentation de l'utilisation des voitures après la crise). En outre, il a présenté les résultats du suivi en cours des objectifs de

développement durable liés aux transports et a expliqué les données nouvellement recueillies sur les statistiques relatives aux passagers des trams et des métros qui jouent un rôle crucial dans la mobilité urbaine.

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

X. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/294, document informel n° 4 du Bureau du CTI (juillet 2020), document informel n° 10.

59. Le Groupe de travail a examiné les informations fournies par le secrétariat sur l'état d'avancement et les prochaines étapes de la mise en œuvre de la stratégie du CTI jusqu'en 2030, qui sont énoncées dans le document informel n° 4 du Bureau du CTI. Ce document a été présenté par le secrétariat suite à la demande du Bureau du CTI, qui a sollicité l'avis des groupes de travail sur les prochaines étapes proposées pour la mise en œuvre de la stratégie.

60. Le Groupe de travail a noté qu'au paragraphe 5.22 du document en question, son rôle en matière de connectivité et de couloirs interrégionaux de transport intérieur était reconnu, en pleine conformité avec son mandat et son programme de travail. En outre, il a pris note de la proposition de servir de cadre pour la promotion du transport interrégional en accueillant chaque année ou deux fois par an des forums interrégionaux sur la connectivité. Le Groupe de travail a réitéré son souhait de demander l'avis du Comité des transports intérieurs à ce sujet par l'intermédiaire de son Bureau.

61. Le Groupe de travail a également noté que le paragraphe 5.23 du même document laissait penser que le transport intermodal de passagers n'était abordé dans aucun groupe de travail. Il a estimé que le transport intermodal de passagers au niveau urbain était visé par son programme de travail dans le volet sur la mobilité urbaine durable. C'est pourquoi il n'a pas jugé nécessaire de créer un groupe d'experts sur le transport intermodal de passagers. Les travaux sur le transport intermodal de passagers en dehors des villes pourraient éventuellement être examinés par le Groupe de travail avec l'accord du Comité des transports intérieurs.

62. En outre, le Groupe de travail a été informé qu'un ensemble de projets de révision de la feuille de route de la CEE sur les systèmes de transport intelligents (document informel n° 10) avait été élaboré par le secrétariat du groupe de travail informel sur les systèmes de transport intelligents (STI) dans le cadre du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules. Une révision de la feuille de route de la CEE pour les STI a été engagée à la suite de la décision 18 que le CTI avait adoptée à sa quatre-vingt-deuxième session en février 2020 et compte tenu de l'importance des systèmes de transport intelligents à la lumière des méga-tendances et des avancées technologiques mondiales. Le Groupe de travail a été informé que le secrétariat du groupe de travail informel tiendra d'autres consultations avec d'autres groupes de travail et organes subsidiaires et que les gouvernements pourront faire part de leurs réactions grâce notamment à des outils de collaboration en ligne.

XI. Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2021 et 2022 du Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour)

63. Le Groupe de travail a élu M^{me} E. de Wit (Pays-Bas) Présidente et M. S. Andreev (Fédération de Russie) Vice-Président pour les sessions de 2021 et 2022. Il a remercié M. P. De Wildt pour son excellente présidence.

XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

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

XIII. Dates de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour)

65. Le Groupe de travail a été informé que sa trente-quatrième session devrait en principe se tenir à Genève du 13 au 15 septembre 2021.

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

66. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que, conformément aux procédures spéciales mises en place par le Comité exécutif de la Commission économique pour l'Europe le 20 mai 2020 en ce qui concerne les dispositions permettant aux organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs de la CEE de mener des activités à distance pendant la période de la pandémie de COVID-19³, les recommandations sur les décisions seraient soumises après la tenue de la session dans les trois langues de travail de la CEE, conformément à l'article 44 du mandat et du règlement intérieur de la CEE figurant dans le document E/ECE/778/Rev.5, selon une procédure d'approbation tacite d'au moins soixante-douze heures.

67. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de finaliser le rapport de la session en coopération avec le Président, après l'adoption des recommandations sur les décisions.

³ www.unece.org/fileadmin/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/Remote_informal_mtg_20_05_2020/Item_3_ECE_EX_2020_18_ITC_sp_procedures.pdf