

Distr. restreinte
12 septembre 2011
Français
Original: anglais

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante-cinquième session

Genève, 3 et 4 novembre 2011

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Systèmes de transport intelligents et autres applications technologiques pour le transport ferroviaire

Projet de feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents – 20 mesures à prendre au niveau mondial entre 2012 et 2020

Note du secrétariat

À sa soixante-douzième session, le Comité des transports intérieurs (CTI) a appris que la rédaction d'une feuille de route sur les systèmes de transport intelligents (STI) suivait son cours. Le Comité a appuyé la nécessité d'entreprendre des travaux concernant les STI pour tous les modes de transport et invité ses organes subsidiaires à contribuer à l'élaboration de la feuille de route en intégrant les systèmes de transport intelligents dans leurs activités (ECE/TRANS/208, par. 97). À cet effet, le secrétariat a établi le projet de feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents, qui définit 20 mesures à prendre au niveau mondial aux fins du déploiement des STI. Ces 20 mesures reprennent le contenu des contributions reçues des gouvernements, des entreprises et des milieux universitaires dans le cadre de la consultation publique que la CEE a organisée sur les STI (mars-juillet 2011).

Plusieurs groupes de travail s'intéressent aux systèmes de transport intelligents et aux technologies de l'information afin d'améliorer la coordination intermodale. Un coordinateur STI a été désigné à l'occasion de la réorganisation de la Division des transports en 2008. Pour ces travaux relatifs au STI, la Division bénéficie de l'aide d'un administrateur auxiliaire/expert associé, poste financé par le Gouvernement allemand. Le volet stratégique des STI est pris en charge par le Gouvernement italien.

Le secrétariat estime que les mesures avancées dans la feuille de route pourraient, pour la plupart, être mises en œuvre sans incidences sur le budget-programme, en l'occurrence sur le temps de réunion actuellement imparti au CTI et à ses groupes de travail et dans le cadre des ressources en personnel dont dispose actuellement la Division des transports. Les groupes de travail sont invités à vérifier la validité de cette hypothèse pour ce qui est de leurs propres activités, présentes et futures, dans le domaine des STI.

Il est probable cependant que les mesures n^{os} 18 et 19 nécessitent des ressources supplémentaires (extrabudgétaires ou financées par le budget ordinaire). Toute

amplification ou accélération du travail législatif, en particulier concernant l'interaction entre le WP.29 et le WP.1, appellerait des ressources supplémentaires.

Le projet de feuille de route, qui est reproduit ci-après, est distribué à tous les groupes de travail concernés, notamment le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), pour qu'il soit examiné et commenté avant d'être définitivement soumis au CTI pour adoption.

Raison d'être de la feuille de route de la CEE sur les systèmes de transport intelligents (STI)

1. Les systèmes de transport intelligents apparaissent de plus en plus comme une des réponses possibles face aux défis actuels et futurs que posent les transports. Ils sont de plus en plus largement reconnus comme un moyen de réaliser une mobilité durable globale, sûre et efficace, et de contribuer dans le même temps à une meilleure qualité de vie. Dès 2003, le Comité des transports intérieurs (CTI) établissait que l'utilisation de la télématique et des systèmes de transport intelligents (véhicules, infrastructures) était susceptible de devenir un enjeu majeur pour l'avenir, voire de changer éventuellement l'orientation de ses travaux. Cette conclusion a conduit en 2004 à l'organisation d'une table ronde sur les systèmes de transport intelligents, sous les auspices du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, autre pièce maîtresse dans l'élaboration de la stratégie de la CEE relative à l'évolution de la législation et à la mise en œuvre pratique des STI.

2. La figure 1 illustre de façon simplifiée les interactions existant entre les applications des systèmes de transport intelligents et le monde réel. Elle illustre également divers avantages ou solutions que ces applications peuvent présenter ou représenter pour les services de transport (sécurité, efficacité, gestion du trafic). Elle montre en outre que les systèmes de transport intelligents sont une technologie génératrice de solutions en termes de politiques des transports (efficacité, gestion du trafic, etc.) Les enjeux dépassent toutefois les seules considérations technologiques puisque les systèmes de transport intelligents appellent la mise en place de nouvelles institutions, de nouveaux modes de mobilité et de nouveaux services de transport. En outre, en tant que produit industriel, les systèmes de transport intelligents sont un élément constitutif et un objectif du commerce international; dans le même temps – une fois que l'harmonisation aura été opérée – ils sont le moyen d'assurer la fluidité de la logistique et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

3. Les services de transport intelligents sont souvent perçus comme le nouveau mode de transport ou tout du moins comme l'infrastructure d'intégration modale qui peut améliorer les performances des transports traditionnels et renforcer leur rôle en matière de développement durable.

4. Malgré ses avantages, l'utilisation de diverses solutions de systèmes de transport intelligents continue de se heurter à différents obstacles. Il a été estimé que pour les surmonter, il était essentiel de formuler à ce stade une stratégie commune pour l'application future des solutions STI.

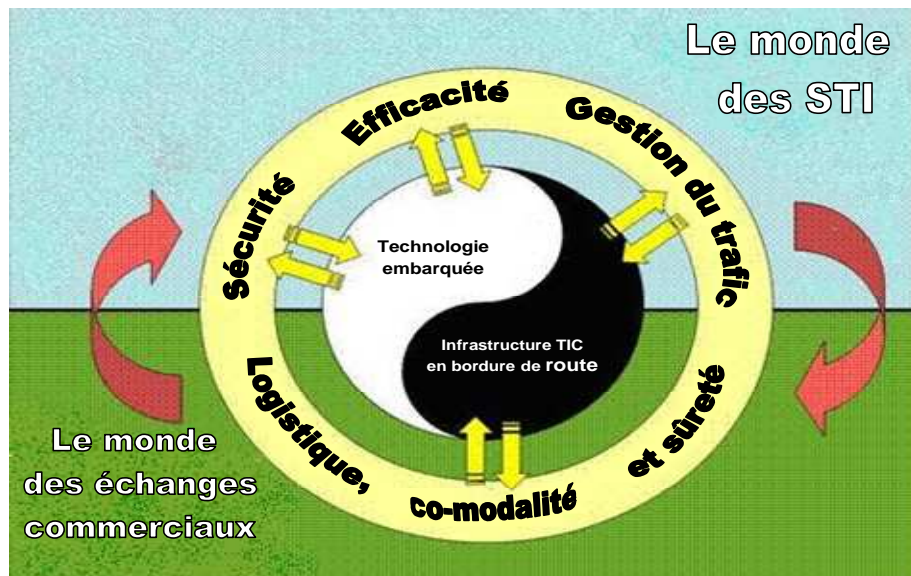


Figure 1 – Processus d'évolution des STI – leur intégration avec d'autres services de transport

5. L'objectif premier de la Commission économique pour l'Europe (CEE) est de promouvoir l'intégration économique. La CEE rassemble 56 pays, dont des membres de l'Union européenne (UE), des pays d'Europe occidentale et orientale ne faisant pas partie de l'UE et des pays de l'Europe du Sud-Est, d'Asie centrale et occidentale et d'Amérique du Nord. Le Comité des transports intérieurs a été créé en 1946 pour faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les moyens de transport terrestres et porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement au développement durable. En outre, la CEE administre les accords de l'ONU de portée mondiale ayant trait aux véhicules et aux transports intérieurs. **Pour s'acquitter de leur mandat, le CTI et le secrétariat de la CEE ont entrepris de réaliser une étude stratégique sur la manière dont les systèmes de transport intelligents peuvent contribuer à l'objectif qui est le leur et sur la façon dont la CEE peut promouvoir l'utilisation des solutions STI.** Pour ce faire, ils ont établi les documents suivants:

- Un document de fond dont l'objectif principal est de permettre l'échange d'informations (y compris des bonnes pratiques) et de mieux faire connaître les avantages que les solutions STI peuvent présenter;
- Une note stratégique qui tente de définir les principaux achoppements à une utilisation plus large et un déploiement plus rapide des applications STI, indépendamment de l'organisation, de l'institution ou de l'organisme susceptible de pouvoir ou chargé d'y remédier;
- La présente feuille de route qui définit les grands domaines et répertorie les activités que la CEE peut entreprendre dans la continuité des tâches qui lui sont assignées au jour d'aujourd'hui ou dans le cadre de nouvelles initiatives.

6. Le projet de note stratégique a fait l'objet d'une consultation publique et les observations reçues des gouvernements, des entreprises et des milieux universitaires ont été intégrées dans sa version définitive, ainsi que dans la présente feuille de route.

20 mesures à prendre au plan mondial pour promouvoir l'utilisation des STI

Mesure n° 1 Arrêter une définition commune des STI

7. Au sens générique, «Systèmes de transport intelligents» (STI) s'entend de l'application des technologies de l'information aux transports terrestres. Cependant, l'architecture des STI, qui offre la possibilité de regrouper, d'organiser, d'analyser, d'utiliser et de partager des informations sur les systèmes de transport peut prendre différents contours. Les priorités économiques et de développement des gouvernements et des institutions étant divergentes, les STI sont déployés selon des logiques et des modalités différentes, ce qui conduit à des dissensions. Il apparaît donc justifié d'arrêter une définition commune des STI.

8. Il existe moult variantes et différentes définitions sont utilisées. En tant que partenaire de rang international, la CEE s'efforce de faciliter le dialogue sur le déploiement des STI, en vue de l'élaboration d'une définition commune utilisée par toutes les parties prenantes. Cette définition doit être conçue de manière holistique.

Mesure n° 2 Harmoniser les politiques

9. Le manque d'harmonisation des politiques de déploiement des STI au plan mondial, et en particulier au niveau paneuropéen, entrave la mise en œuvre de solutions déjà existantes. Partant, la CEE offre, grâce à ses structures intergouvernementales (telles que le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules et les autres groupes de travail), un cadre intéressant pour diriger et coordonner les travaux d'élaboration des stratégies clefs concernant les STI, s'agissant par exemple de leur harmonisation et de leur déploiement.

10. Dans un tel cadre, les infrastructures et services STI pourraient être planifiés et coordonnés de manière plus efficace, et véritablement mis en œuvre tant au niveau des réglementations techniques que des instruments juridiques. Conçues dans le cadre de politiques nationales harmonisées, les stratégies de déploiement des STI seraient plus à même d'offrir, au niveau mondial, une chaîne de transport fiable, sûre et fluide, pour les marchandises comme pour les voyageurs.

Mesure n° 3 Renforcer la coopération internationale

11. L'évaluation et l'analyse des résultats obtenus dans le cadre de la consultation publique sur les STI organisée par la CEE ont clairement démontré que les gouvernements et les parties prenantes appuient le travail de la CEE dans ce domaine, en particulier ses travaux normatifs. En outre, le rôle pivot qu'elle joue en tant qu'instance de la coopération internationale dans le domaine des transports, notamment avec les pays non membres de l'UE, est considéré comme un plus.

12. La coopération internationale est jugée comme essentielle pour une transition réussie vers les besoins futurs en matière de mobilité. La CEE est encouragée à continuer de travailler en étroite collaboration avec l'Union européenne, les organisations internationales et les autres parties prenantes concernées.

Mesure n° 4 Développer l'interopérabilité et l'architecture STI

13. Des technologies innovantes se développent rapidement et sont rapidement mises à disposition dans divers domaines des transports. Étant donné que le cycle de conception et de développement industriel des technologies innovantes est plus court que le cycle de prise de décisions, les autorités nationales en charge de la réglementation accusent souvent du retard, ce qui est particulièrement évident au niveau international. Cela conduit à la fragmentation des techniques et à d'éventuels problèmes d'interopérabilité au sein des pays et entre pays. Aussi les efforts visant à accélérer l'élaboration et la mise en œuvre de règlements et d'accords sur la compatibilité technique et technologique sont-ils justifiés.

14. Certains pays, comme le Japon et les États-Unis d'Amérique ont opté pour une architecture STI afin d'éviter le problème posé par le manque d'interopérabilité et de compatibilité, et de garantir dans le même temps l'espace libre nécessaire à l'innovation et aux initiatives entrepreneuriales. L'architecture des systèmes de transport intelligents offre une panoplie de services, technologiquement neutre, intégrant les systèmes actuels dans des stratégies futures. Avec une architecture correctement conçue et mise en œuvre, les gouvernements et les parties prenantes peuvent déterminer à la fois les services dont les utilisateurs ont besoin et les sources de données nécessaires à ces services. Une telle architecture peut aussi décrire comment optimiser, coordonner, structurer et échanger des sources de données et des services d'information pour le bénéfice commun des utilisateurs.

15. De plus, grâce au partage de données, de services et d'informations, le coût global et le coût correspondant à la fourniture de chaque élément du système sont réduits. La possibilité pour le secteur privé de fonctionner efficacement est améliorée car il est possible d'échanger à bas coût des données déjà disponibles par le biais de systèmes existants.

16. L'Union européenne (UE) a lancé de grandes initiatives pour pallier la lenteur et la fragmentation du processus d'intégration et de déploiement des STI dans le transport routier. Le plan d'action de la Commission européenne sur les STI et la législation européenne connexe (Directive sur les STI) constituent ensemble un cadre politique concerté destiné à promouvoir les STI à travers l'Europe. Avec ces deux éléments complémentaires en place, la feuille de route de l'UE est maintenant clairement définie et les outils sont disponibles pour faire entrer le déploiement des STI dans une nouvelle ère, où les systèmes intégrés et interopérables et les services de transport fluides deviendront la norme pour le système du transport routier européen. La Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transports a été adoptée en 2010 et est entrée en vigueur un peu plus tard dans l'année. Le délai de transposition pour les États membres a été fixé au mois de février 2012.

17. Cette avancée est un pas encourageant vers la mise en œuvre systématique et globale des STI dans les pays membres de l'UE. Cependant, l'on n'attendra et ne multipliera tous les effets et avantages de la mise en œuvre des STI que si une stratégie complémentaire est élaborée pour tous les autres pays membres de la CEE qui ne sont pas membres de l'UE au niveau paneuropéen. C'est dans cet objectif que la Feuille de route de la CEE et la stratégie de promotion des STI sont actuellement mises au point, afin d'harmoniser et d'assurer la pleine application de la stratégie adoptée par l'ensemble de ses 56 pays membres.

Mesure n° 5 Garantir la sûreté des données

18. Les problèmes de sûreté et de confidentialité pourraient devenir des obstacles potentiels au déploiement des STI. La perte de données et le risque d'usurpation d'identité pourraient réduire les performances et les avantages potentiels des STI. Ceux-ci doivent

être mis en œuvre dans le cadre de cas de figure viables nécessitant des normes et des règlements cohérents sur la responsabilité et de hauts niveaux de sécurité pour les données personnelles. La future législation de la CEE sur les STI garantira la protection de la vie privée et la sûreté des données.

Mesure n° 6 Intégrer les travaux sur les STI dans tous les Groupes de travail du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE

19. Dans le secteur des transports, il convient de renforcer le domaine de travail relatif aux systèmes de transport intelligents. La Division des transports aura pour responsabilité d'améliorer l'accès à des informations de haute qualité sur les STI disponibles et leur véritable intégration dans les activités des organes intergouvernementaux, par exemple, par le biais de bonnes pratiques. Tous les Groupes de travail du Comité des transports intérieurs (CTI) sont encouragés à inscrire dans leurs ordres du jour des rubriques concernant les STI.

20. Tous les Groupes de travail de la CEE devraient continuer:

a) De mettre leurs travaux en conformité avec les principes de mobilité durable, parmi lesquels l'offre de services de transport sûrs, efficaces et écologiques; et

b) De déterminer la mesure dans laquelle les solutions STI pourraient aider à y parvenir.

21. La figure 2 indique les valeurs fondamentales de la CEE sur lesquelles il est possible de s'appuyer pour promouvoir l'utilisation des STI (pouvoir de rassemblement, instruments juridiques, activités d'harmonisation, etc.) Elle place également la CEE parmi les principales parties prenantes avec lesquelles une coopération étroite est envisagée pour éviter les doubles emplois et tirer parti des activités et des résultats des différents acteurs, gouvernements, organismes étatiques, secteurs d'activités et milieux universitaires. En fait, la CEE peut devenir une organisation pivot ou un forum mondial institutionnel pour les STI.

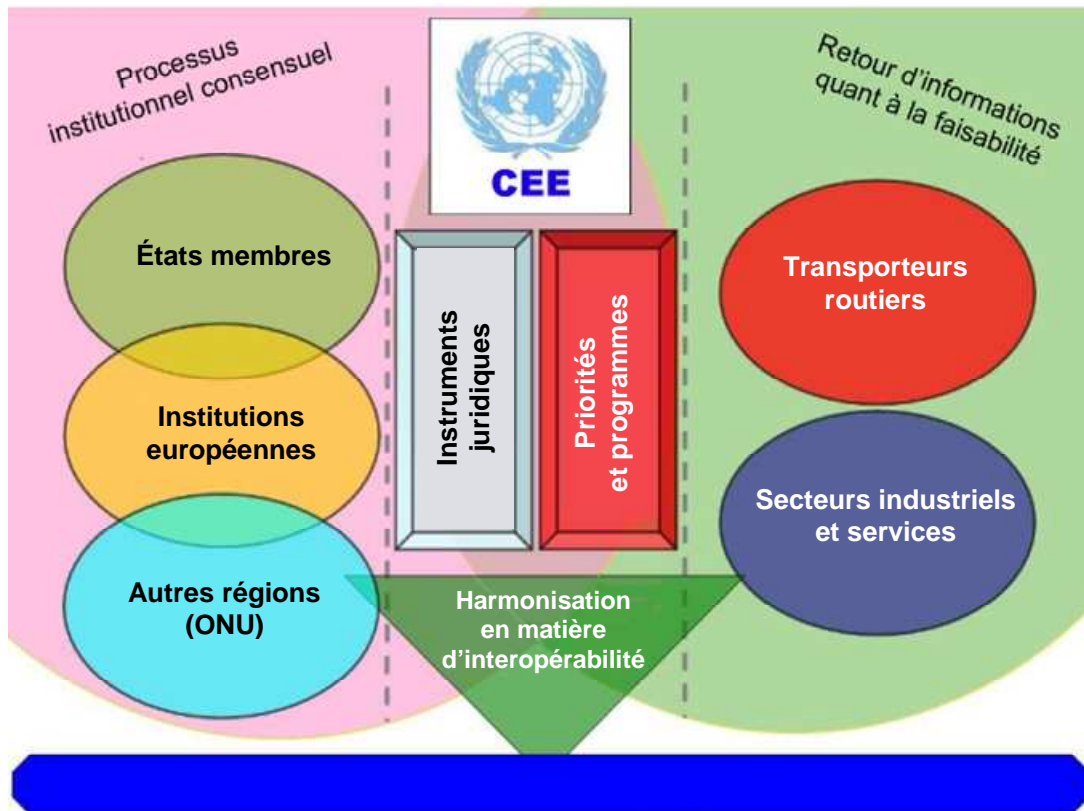


Figure 2 – La CEE, Forum mondial institutionnel pour les STI

Mesure n° 7 Promouvoir la communication véhicule-infrastructure

22. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) instaure des innovations technologiques destinées aux véhicules par le biais de règlements qui sont applicables à l'échelle mondiale.

23. À titre d'exemple d'innovation fondamentale, les systèmes coopératifs regroupent des dispositifs de transport intelligents reliés à l'infrastructure et au véhicule qui sont actifs et «coopèrent» en vue de la réalisation d'un service commun. Par conséquent, dans les systèmes coopératifs, la communication peut se faire entre véhicules ou entre un véhicule et l'infrastructure.

24. Les technologies qui sous-tendent les systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS) sont un progrès important en matière de sécurité des véhicules et il est essentiel d'optimiser leurs avantages potentiels. En 2002, le WP.29 a créé un groupe informel des STI chargé d'étudier la nécessité d'élaborer un cadre réglementaire concernant les ADAS, que l'on trouve de plus en plus fréquemment sur les véhicules.

25. L'élaboration de dispositions relatives aux ADAS – comme les systèmes d'alerte de franchissement de ligne et les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), dont l'action est limitée aux situations d'urgence – devrait susciter des propositions du projet de texte réglementaire appelées à prendre la forme de nouveaux règlements CEE au titre de l'Accord de 1958. Selon une étude d'impact réalisée par la Commission européenne, les mesures obligatoires que font prendre ces systèmes permettent de prévenir quelque 5 000 décès et d'éviter 35 000 blessures graves par an dans les 27 pays de l'UE.

26. En outre, le Forum mondial a invité le Forum de la sécurité routière de la CEE (Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières – WP.1) et le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) à se consacrer tout particulièrement à la question et à accélérer leurs travaux concernant:

- La sensibilisation sur les questions de sécurité et les ratés occasionnés par les infrastructures non-communicantes;
- Les normes d'infrastructure visant à promouvoir la communication entre véhicules et la communication entre un véhicule et l'infrastructure (AGR, Convention sur la signalisation routière).

Mesure n° 8 Promouvoir la communication entre véhicules

27. La communication véhicule-véhicule peut se définir comme l'échange coopératif de données entre véhicules grâce à la technologie sans fil visant à améliorer la sécurité routière, la mobilité, l'efficacité et à optimiser l'utilisation de la capacité routière.

28. Les systèmes coopératifs sont conçus pour utiliser les installations de communication les plus récentes pour permettre aux conducteurs d'accéder à tous les renseignements relatifs aux routes et à la circulation.

29. Imaginez-vous n'avoir à utiliser qu'un seul appareil à bord de votre véhicule dans lequel vous pourriez brancher votre téléphone portable, iPad ou ordinateur portable, le synchroniser et avoir accès à toutes les informations pertinentes via une seule application. Une étroite coopération entre la CEE, l'Union internationale des télécommunications (UIT) et l'Organisation internationale de normalisation (ISO) est à ce titre essentielle et sera encore élargie s'agissant des fréquences et des normes internationales.

30. L'organe compétent de la CEE que les gouvernements et les acteurs mondiaux solliciteront concernant les systèmes coopératifs dans le domaine des technologies de l'information reste encore à définir.

Mesure n° 9 Répondre à la crise de la sécurité routière

31. La CEE participe activement à la mise en œuvre, aux niveaux régional et mondial, de la Résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulée «Amélioration de la sécurité routière mondiale» et nourrit des plans ambitieux pour une série d'activités de sécurité routière visant à éduquer, à sensibiliser, à faire agir et à susciter des réponses dynamiques et efficaces à la crise de la sécurité routière. Ces actions seront effectuées principalement – mais sans exhaustivité – par le Forum de la sécurité routière (Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières – WP.1) et le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29), y compris la promotion de l'adhésion et, au besoin, la mise en œuvre plus efficace dans le monde entier des instruments juridiques de la CEE.

Mesure n° 10 Lever les inquiétudes autour de la question de la responsabilité

32. La Convention de 1968 sur la circulation routière dispose que «*Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule...*». En quoi les solutions offertes par les STI sont-elles liées à la question de la responsabilité? Les dispositifs qui aident le conducteur à conduire en toute sécurité existent déjà. La CEE a joué un rôle décisif dans cette évolution. Certaines de ces technologies (par exemple les systèmes de navigation, les régulateurs de vitesse et les systèmes utilisés pour optimiser le

freinage des véhicules) sont déjà largement utilisées et ont contribué à faire baisser le nombre accidents et à améliorer la consommation de carburant.

33. D'autres systèmes embarqués se trouvent à divers stades de développement et seront incorporés ultérieurement dans les Règlements concernant les véhicules de la CEE. Les dispositifs STI sont également largement utilisés dans le domaine de la gestion et du contrôle du trafic, par le biais, par exemple, des panneaux à message variable, des radars et caméras, des systèmes électroniques de détection de véhicules et de télépéage, ainsi que pour la géolocalisation et le suivi des véhicules.

34. Le débat fait actuellement rage autour des dispositifs qui agissent au nom du conducteur, voire qui prennent des décisions à sa place. Si les systèmes d'aide à la conduite contribuent à la mobilité intelligente et efficace, ainsi qu'à la sécurité et à l'efficacité des routes, ils n'en suscitent pas moins un certain nombre de nouvelles interrogations. Par exemple, en cas de défaillance du système ou d'accident, qui est juridiquement responsable? Dans certains pays européens, par exemple, la législation y relative indique clairement que la responsabilité de la conduite continue d'incomber au conducteur.

35. Le WP.1 et le WP.29 coopèrent déjà étroitement sur la question et présenteront une solution dans un proche avenir, en particulier pour ce qui est des systèmes ADAS.

36. Pour régler le problème, un accord se dessine autour du principe général suivant: la conduite assistée par les STI est conforme avec les instruments juridiques actuels, même si la plupart des gouvernements ne sont pas prêts à accepter que les STI puissent se substituer au conducteur pour la prise de décisions.

Mesure n° 11 Harmoniser les panneaux à message variable

37. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a créé un groupe spécial d'experts chargé des panneaux à message variable (PMV). Celui-ci a reçu pour mandat général d'analyser les nouvelles évolutions technologiques permettant d'accroître la sécurité routière et de rédiger des propositions pour les intégrer dans les instruments juridiques pertinents de l'ONU.

38. Le groupe d'experts des panneaux à message variable propose au WP.1 d'envisager de restructurer la Convention de 1968 sur la circulation routière selon les catégories suivantes:

- Les marques routières;
- Les panneaux de signalisation fixes;
- Les afficheurs électroniques.

39. Cette proposition est fondée sur l'idée de *la nécessité d'un changement maîtrisé pour maintenir l'uniformité* des messages d'information routière, quel que soit le domaine de signalisation, particulièrement entre les panneaux de signalisation fixes et les afficheurs électroniques (formes, principes de conception et information présentée). Comme il est apparu clairement dans le cas des panneaux à message variable, eu égard aux différents usages se répandant dans les différentes administrations européennes, le risque couru véritablement aujourd'hui est que des entreprises en concurrence, mues par l'intérêt commercial, s'emparent du domaine de la signalisation routière pour faire la promotion de marques (produits plus à la mode, plus esthétiques, etc.).

40. La signalisation électronique concerne, en principe, les dispositifs suivants:

- Les feux de circulation;
- Les panneaux de circulation;

- Panneaux à message variable.

41. Le but recherché est de parvenir à un consensus sur cette structure de base pour tous les types de panneaux de signalisation de façon à mettre en place une nouvelle plate-forme pour les activités actuelles et futures. À un stade ultérieur, il conviendra d'élaborer un programme de mise en œuvre. Il faudra alors: a) mettre en œuvre une réforme graduelle, et b) examiner les principales questions et les principaux pictogrammes, soumettre des propositions, etc.

Mesure n° 12 Rendre le transport des marchandises dangereuses moins dangereux

42. Le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses (WP.15) continuera d'examiner plus avant la manière dont les applications STI comme la télématique pourraient servir à améliorer la sécurité et la sûreté et à faciliter le transport des marchandises dangereuses, grâce à l'utilisation de systèmes de surveillance et de suivi associant les expéditeurs, les transporteurs, les services d'intervention d'urgence, les autorités d'exécution et de contrôle et les organes de réglementation.

Mesure n° 13 Procéder à l'intégration avec le transport par chemin de fer

43. L'interopérabilité est essentielle pour l'améliorer l'infrastructure ferroviaire et ainsi, l'efficacité des opérations ferroviaires. Elle permettrait de garantir que le secteur ferroviaire puisse contribuer à la viabilité des transports, dans un environnement concurrentiel où les règles du jeu seraient équitables pour tous les modes.

44. Les plans directeurs révisés des projets TEM (autoroute transeuropéenne Nord-Sud) et TER (chemin de fer transeuropéen) de la CEE, publiés à l'automne 2011, consacrent un chapitre entier aux STI dans les domaines routier et ferroviaire, résumant l'état actuel de la mise en œuvre, ainsi que leur développement futur attendu. Ils présentent également l'expérience acquise par chacun des pays participants aux projets TEM et TER dans ces domaines. Il est prévu que les travaux dans ce domaine se poursuivent.

Mesure n° 14 Procéder à l'intégration avec les transports par voie navigable

45. Le «Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe» fait des systèmes d'informations fluviales l'un des sept domaines stratégiques du développement du transport fluvial. Au titre de sa recommandation n° 3, le Livre blanc appelle les gouvernements, les commissions fluviales de navigation, les organisations internationales et le secteur de la navigation intérieure à «promouvoir l'utilisation du service d'information fluviale et d'autres technologies de l'information et de la communication (TIC)». Il propose que la CEE prenne une série de mesures dans ce domaine, notamment soutenir un dialogue paneuropéen sur la mise en œuvre et le développement plus avant des systèmes RIS et encourager d'autres utilisations des TIC pour faciliter les opérations de transport fluvial et les inspections des bateaux de navigation intérieure. Ce travail sera réalisé par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

Mesure n° 15 Renforcer le rôle que jouent les STI en matière d'intégration modale

46. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) prendront des mesures pour simplifier les règles et les prescriptions applicables aux routes internationales et au transport intermodal, ainsi que les procédures administratives et la documentation pertinentes.

47. L'intégration des différents modes de transport et de leurs systèmes d'information permettra d'inclure les informations électroniques relatives aux opérations de transport routier de marchandises dans les opérations de transport intermodal et les chaînes d'approvisionnement, ce qui participera à l'intégration et à l'automatisation de la logistique et de la sécurité et, partant, renforcera l'efficacité et la sûreté des procédures administratives.

Mesure n° 16 Mettre au point des méthodes d'évaluation des coûts et avantages

48. L'absence de méthode harmonisée pour l'analyse des coûts-avantages inhérents aux STI entrave le déploiement de solutions innovantes qui bénéficieraient au plus grand nombre et peut encourager le recours à d'autres solutions, moins avantageuses et sources de frais supplémentaires pour les clients. Il convient d'obtenir plus d'informations dans ce domaine puisqu'il est communément admis que les analyses coûts-avantages ont une incidence primordiale quant à la planification des transports durables de demain. Ces analyses sont un outil particulièrement intéressant pour les gouvernements et les décideurs politiques. C'est aussi un domaine où la CEE, et en particulier le WP.5, sont également chargés de travailler davantage et de fournir des orientations, en s'appuyant sur les réalisations antérieures et l'assistance technique fournie dans le cadre des méthodologies d'évaluation des investissements. L'aide du Ministère des transports canadien et du Ministère des transports des États-Unis pourrait être précieuse, car l'un et l'autre possèdent des connaissances avancées et de l'expérience dans ce domaine.

Mesure n° 17 Contribuer à atténuer les effets des changements climatiques

49. Il est primordial que les STI puissent contribuer à la réduction de la pollution et des embouteillages. En janvier 2011, la Division des transports de la CEE a lancé un projet, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, consacré aux changements climatiques et aux transports. L'objectif visé est de mettre au point et de mettre en œuvre un outil de suivi et d'évaluation des émissions de CO₂ dans le domaine des transports terrestres, afin de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques. L'outil sera disponible gratuitement pour tous les États Membres des Nations Unies. Il constituera un cadre solide pour l'analyse de différents scénarios de transport durable, en proposant des stratégies en matière de politique des transports, parmi lesquelles le développement plus avant des STI. Le projet est conçu pour aider les gouvernements à élaborer des stratégies d'atténuation des effets des changements climatiques.

Mesure n° 18 Lancer des travaux d'analyse

50. Chaque service STI dépend de la disponibilité d'une architecture des technologies de l'information et des communications (TIC) et de systèmes d'exploitation qui constituent le cœur de l'infrastructure des TIC.

51. Le taux de succès de la mise en œuvre des STI est étroitement lié à la disponibilité de l'infrastructure TIC. La capacité à fournir des services STI n'augmente pas de façon linéaire avec l'augmentation de la technologie disponible, mais pour la plupart des services STI, une masse critique minimale est nécessaire afin d'effectuer un grand nombre de tâches.

52. La CEE devrait multiplier ses travaux de recherche et ses analyses dans ce domaine – en tirant évidemment parti des avantages de la coopération interinstitutions – pour aider les gouvernements et leur fournir des conseils.

Mesure n° 19 Contribuer au renforcement des capacités, à l'éducation et à la sensibilisation, en mettant un accent tout particulier sur les pays émergents

Aider les gouvernements

53. L'objectif principal de la CEE est de promouvoir l'intégration économique. À cette fin, elle fournit des analyses, des orientations et une aide aux gouvernements; elle appuie la réalisation des mandats internationaux de l'ONU dans le domaine économique, en coopération avec d'autres acteurs de la scène mondiale et de grandes parties prenantes. Concernant le mandat à l'étude, la Division des transports possède l'expérience nécessaire et est prête à aider les gouvernements et les parties prenantes dans le déploiement des STI. Cette aide pourrait être fournie dans le cadre d'ateliers de renforcement des capacités et en coopération avec les autres commissions régionales (la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO)).

54. La croissance du transport routier continue d'être importante, en particulier dans les pays émergents. Simultanément à la crise économique et financière, la croissance s'est accompagnée d'une urbanisation rapide qui devrait se poursuivre sans relâche à l'avenir. La concentration croissante de population dans les villes va de pair avec la croissance de problèmes sociaux tels que l'aggravation des embouteillages, l'augmentation de la pollution atmosphérique et l'accroissement du nombre d'accidents de la route. Toutefois, les zones urbaines ne sont pas les seules à être touchées par cette évolution. La croissance du transport routier dépasse la capacité des infrastructures existantes et il est nécessaire de réformer la gestion des transports modernes. Ces domaines sont autant de domaines pour lesquels les STI offrent des solutions utiles.

55. L'éducation et la sensibilisation sont la clef de l'innovation en matière de transports. Il convient de faire connaître au public ce à quoi ressemblera la mobilité du futur en vue de favoriser cette nouvelle culture, de tenir le public informé de ce qui se passe, de favoriser la compréhension et de remporter l'adhésion et le soutien.

Prendre des raccourcis

56. La CEE pourrait servir de canal pour diffuser des connaissances et des bonnes pratiques et devenir l'organisation faitière d'une action politique coordonnée dans le domaine des systèmes de transport intelligents dans le monde entier.

57. Les pays en développement peuvent passer bien plus rapidement à une infrastructure reposant sur les STI et à bien moindre coût que les pays développés. La CEE pourrait renforcer le rôle important qu'elle joue aux fins de la promotion de l'intégration des régions enclavées (comme l'Asie centrale), ce qui ouvrirait de nouvelles possibilités d'intégration à un éventail plus large de pays émergents, favoriserait les économies d'échelle et encouragerait la coopération et les échanges d'informations.

Mesure n° 20 Organiser la Table ronde annuelle de l'ONU sur les systèmes de transport intelligents

58. Sous l'égide de la CEE, tous les pays auront la possibilité de dialoguer et de tisser des liens de coopération sur les questions relatives aux STI dans le cadre des débats qui seront organisés chaque année sous la forme de tables rondes.

59. Les conclusions de ces tables rondes pourraient servir à orienter les travaux des organes pertinent de la CEE, au sein desquels les gouvernements et d'autres intervenants et acteurs clefs sur la scène mondiale, y compris le monde des affaires, pourraient lancer des initiatives.

60. La Division des transports de la CEE offrira un lieu d'échanges de vues, fournira des données analytiques, des conseils stratégiques et une assistance aux gouvernements, et veillera à la réalisation du mandat international de l'ONU dans ce secteur des transports.

Comment la feuille de route et les mesures qui y sont préconisées seront-elles mises en œuvre?

61. Les mesures envisagées peuvent être regroupées comme suit: i) celles à caractère général (trouver un commun accord sur la définition, par exemple) qui portent sur un large éventail de domaines d'activité et concernent diverses institutions pertinentes (renforcer la coopération internationale, par exemple); ii) celles qui s'inscrivent, plus ou moins directement, dans la continuité des activités entreprises au sein des groupes de travail et du secrétariat de la CEE (la communication entre véhicules, par exemple) et, en tant que telles, elles peuvent prendre la forme de modifications à des instruments juridiques ou de directives ou recommandations à l'intention des gouvernements; iii) celles qui facilitent la réflexion commune par des travaux analytiques thématiques destinés à faire avancer la prise de décisions; iv) et enfin celles qui favorisent l'échange de connaissances et le renforcement des capacités. La table ronde annuelle organisée sur les STI sera consacrée au thème particulier le plus important de l'année afin qu'à l'issue de celle-ci une solution mutuellement acceptable puisse être trouvée.

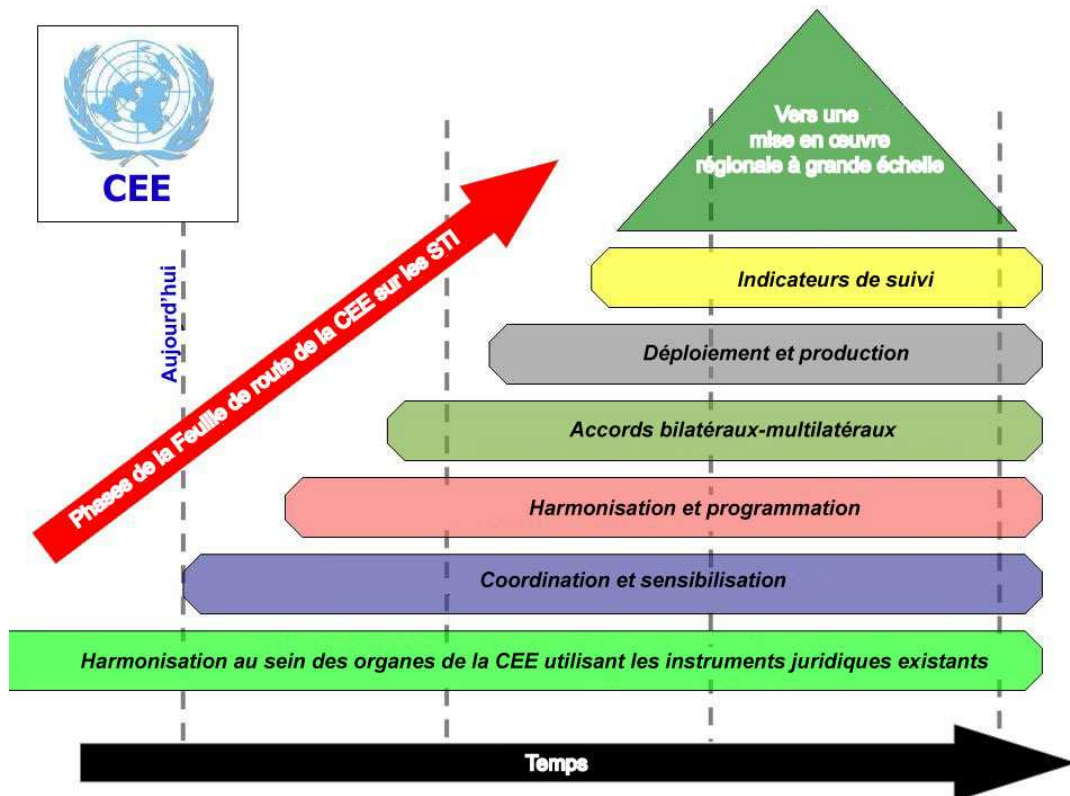


Figure 3 – Phases de la Feuille de route de la CEE sur les STI.

62. Comme l'illustre la figure 3, les mesures déjà entreprises visent à créer plus d'harmonisation au sein des organes de la CEE utilisant les instruments juridiques existants. Celles-ci seront non seulement poursuivies, mais elles seront étendues à tous les sujets pertinents et à l'ensemble des groupes de travail. Aux fins d'une meilleure utilisation des ressources, des efforts seront fournis pour renforcer la coordination intergouvernements et interinstitutions. À mesure que certaines de ces mesures porteront leurs fruits, l'harmonisation ira en augmentant et les programmes de travail du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires, des groupes de travail, ainsi que des comités chargés d'administrer les différents instruments juridiques seront vraisemblablement de plus en plus nombreux à promouvoir l'utilisation des STI et/ou préciser des activités à cette fin. À terme, il est très probable qu'il faille modifier des conventions, accords et autres instruments juridiques multilatéraux en matière de transport. Aujourd'hui, il est prématuré d'envisager qu'un instrument juridique de l'ONU puisse être consacré aux STI, mais on ne peut pas l'exclure non plus. Pour ce qui est de la mise en œuvre des mesures préconisées, il sera décisif de veiller à ce que les résultats soient connus des gouvernements et de toutes les autres parties prenantes. Enfin, la mise en œuvre et ses incidences feront l'objet d'un contrôle régulier et le secrétariat rendra compte à ses organes directeurs, en premier lieu le Comité des transports intérieurs. Toujours aux fins de la mise en œuvre, des indicateurs de suivi seront élaborés et adoptés, selon l'accueil qui sera réservé à la présente feuille de route.