

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

Genève, 19-22 février 2019

**Rapport du Comité des transports intérieurs
sur sa quatre-vingt-unième session****Additif 1****Table des matières**

	<i>Page</i>
Annexes	
I. Débat de politique générale de haut niveau sur l'automatisation dans les transports.....	2
II. Rapport de la neuvième Réunion réservée aux représentants des gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité	7
III. Rapport de la manifestation parallèle du CTI intitulée « L'automatisation dans les transports : faire circuler des véhicules automatisés en toute sécurité »	11
IV. Rapport de la manifestation parallèle du CTI intitulée « Numérisation et documents électroniques »	13



Annexe I

Débat de politique générale de haut niveau sur l'automatisation dans les transports

I. Introduction

1. Les ministres des transports de pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe et du Moyen-Orient, ainsi que 400 participants de 75 pays et les responsables d'organisations du secteur des transports intérieurs se sont réunis lors du débat de politique générale de haut niveau de la quatre-vingt-unième session du Comité des transports intérieurs (CTI) consacré à l'automatisation dans les transports (Salle XVII, Palais des Nations, 19 février 2019, Genève).

II. Ouverture de la réunion

2. M. Kristof Schockaert, Président du CTI, a ouvert la quatre-vingt-unième session du Comité. M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la CEE, a ouvert le débat de politique générale de haut niveau et a présenté officiellement le rapport sur la phase III du projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA). M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la CEE, et M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière, ont ensuite pris la parole.

3. Au cours des vingt dernières années, le projet LTEA, une des activités phares de la CEE dans le domaine du développement des infrastructures de transport, a donné des résultats impressionnants qui ont contribué à jeter les bases du réseau de transport terrestre eurasiatique plus efficace dont nous disposons aujourd'hui. Ces résultats sont entre autres les suivants :

- Le recensement de 9 itinéraires ferroviaires et routiers, 17 liaisons de transport fluvial, 53 ports intérieurs et 70 ports maritimes ;
- Le classement des projets d'investissement dans les infrastructures par ordre de priorité ;
- La création d'une base de données du Système d'information géographique (SIG) ;
et
- L'harmonisation des procédures de passage des frontières et de transit et l'établissement d'horaires et de tarifs communs.

III. Tables rondes de haut niveau

A. Table ronde I : Rôle et tendances de l'automatisation dans les transports : sécurité, efficacité et viabilité

4. Le débat a été dirigé par M. Young Tae Kim, Secrétaire général du Forum international des transports (FIT).

5. Les participants à la table ronde ont débattu d'une stratégie globale d'automatisation dans les transports en tant que catalyseur pour parvenir à des transports durables et à l'écomobilité et atteindre les objectifs de développement durable. Une attention particulière a été accordée à la gouvernance et à la nécessité d'une coordination et d'une harmonisation internationales pour accélérer l'élaboration de solutions d'automatisation et leur déploiement en toute sécurité.

6. Ont prononcé des discours liminaires :
- S. E. M^{me} Cora Van Nieuwenhuizen, Ministre de l'infrastructure et de la gestion de l'eau du Royaume des Pays-Bas, qui a reconnu que dans le débat mondial pour le déploiement de solutions automatisées, il était du devoir des autorités nationales d'assurer « la sécurité par la conception » et que l'innovation était portée non seulement par la technologie, mais aussi par la sûreté et la sécurité. Selon la Ministre, la sécurité l'emportait sur d'autres considérations, sachant en particulier que toute victime de la route était une victime de trop.
 - S. E. M. Abdalla Mohamed Obaid Balhaif Al Nuaimi, Ministre du développement de l'infrastructure des Émirats arabes unis, qui a souligné la nécessité d'une action mondiale pour atteindre nos objectifs communs et a insisté sur le rôle de l'ambition et de l'esprit des Émirats arabes unis comme partenaire face aux défis mondiaux. Le Ministre Al Nuaimi a expliqué que parvenir à une durabilité mondiale dans tous les domaines exigerait une approche collective, pour tout dire mondiale, qui soit ouverte à toutes les régions et repose sur un partenariat sain entre le secteur public et le secteur privé, qui a un rôle crucial à jouer à cet égard.
 - M. Matthew Baldwin, Coordinateur européen pour la sécurité routière, qui a souligné que dans le vaste paysage de l'automatisation, la sécurité était la priorité numéro un et un élément clef de la stratégie de l'UE sur l'avenir de la mobilité durable. Les avantages de l'automatisation se feront sentir lentement, mais en fin de compte, les véhicules sans conducteur devraient contribuer massivement à réduire à moyen et long terme le nombre de tués et de blessés. Cependant, l'automatisation n'est qu'un moyen d'atteindre l'objectif plus général qui consiste à rendre les villes plus efficaces, plus vivables et plus sûres, ce qui suppose de réduire le recours aux véhicules privés. Enfin, M. Baldwin a souligné l'importance de la pleine application au niveau mondial des instruments juridiques relevant de la compétence du CTI.
 - M. Guangzhe Chen, Directeur principal, Transport Global Practice, Banque mondiale, qui a présenté l'approche de la Banque mondiale, notant que l'automatisation jouait un rôle majeur dans la sécurité aérienne, mais pas encore dans le transport routier. En effet, sur les 1,35 million de décès annuels, 93 % se produisent dans les pays à revenu faible ou moyen, où la technologie elle-même a ses limites. M. Chen a souligné le potentiel de l'automatisation non seulement sur le plan de la réduction des coûts de main-d'œuvre, mais aussi sur celui de la création d'emplois et des progrès en matière de décarbonisation, et a décrit l'ensemble des actions de la Banque dans ces domaines.
7. Ont suivi des interventions de :
- S. E. M. Bounchanh Sinthavong, Ministre des travaux publics et des transports de la République démocratique populaire lao ;
 - S. E. M. Emil Kaikiev, Ministre chargé de l'énergie et des infrastructures, Commission économique eurasiennne ;
 - M. Yury Petrov, Ministre adjoint des transports de la Fédération de Russie ;
 - M. Òscar Oliver, Directeur général du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO) ;
 - M. Yves van der Straaten, Secrétaire général et Directeur technique, Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) ;
 - M. Eduard Fernandez, Directeur exécutif, Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) ;
 - M. Steve Phillips, Secrétaire général de la Conférence des directeurs européens des routes (CEDR) ;
 - M^{me} Susanna Zamattaro, Directrice exécutive, Fédération routière internationale (FRI) ;

- M. Gavin Dunnett, Directeur du département Mobilité de la Banque européenne d'investissement ;
- M. Umberto Guida, Directeur principal, Knowledge & Innovation, Union internationale des transports publics (UITP).

B. Table ronde II : Promotion de l'automatisation dans tous les modes de transport : obstacles et effets de synergie

8. Le débat a été dirigé par M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU).

9. Les participants à la table ronde ont examiné les solutions novatrices visant à faire progresser l'automatisation dans tous les modes de transport, ainsi que la question de l'importance, pour assurer la durabilité des transports à l'échelle mondiale, de garantir à tous une attitude ouverte et un accès équitable.

10. Ont prononcé des discours liminaires :

- S. E. M. Volodymyr Omelyan, Ministre de l'infrastructure de l'Ukraine, qui a souligné que les nouvelles technologies redéfinissaient la mobilité et a présenté les éléments clefs de l'approche nationale, qui reposaient sur l'infrastructure numérique, la sécurité des transports et une intégration innovante des réseaux de transport et d'infrastructure dans les couloirs de transport mondiaux. Le Ministre Omelyan a attiré l'attention de l'auditoire sur le fait qu'il n'existait pas de règles communes de validation et d'exploitation des systèmes automatisés qui géraient ou gèreraient les véhicules. À ce propos, il a souligné le rôle du CTI dans la définition des orientations fondamentales visant à accélérer la mise en place de transports internationaux durables et respectueux de l'environnement ;
- S. E. M. Arkhom Termittayapaisith, Ministre des transports de la Thaïlande, qui a rappelé que la technologie de l'automatisation se développait dans tous les secteurs, y compris les transports. En effet, il est considéré que l'automatisation dans les transports pourrait être intégrée pleinement et en douceur à la vie quotidienne et qu'elle apporterait de grands avantages aux sociétés, qu'il s'agisse de réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route, de lutter contre l'encombrement des routes et la pollution ou d'améliorer l'accessibilité pour les personnes handicapées. Le Ministre a mis l'accent sur l'élaboration du plan directeur thaïlandais concernant les systèmes de transport intelligents et sur l'importance des synergies et de la coordination entre les pays et les principales parties prenantes. À cet égard, le Ministre Termittayapaisith a souligné le rôle du CTI, qui, en constituant une plateforme permettant à tous les pays de partager leurs connaissances, données d'expérience et meilleures pratiques en matière d'automatisation des transports, est devenu un acteur clef vers une solution interopérable applicable aux transports futurs ;
- M. Ion Iordăchescu, Vice-Ministre des transports de la Roumanie, qui a souligné l'importance du rôle joué par le CTI, l'ONU, l'Union européenne et son pays en tant que Président en exercice du Conseil européen pour assurer un transport de qualité en utilisant les nouvelles technologies tant pour la fabrication et la gestion des véhicules que pour la gestion de la circulation routière et des infrastructures de transport. Le Vice-Ministre Iordăchescu a également souligné la nécessité de prendre des mesures concernant la normalisation CTI/CEE, la protection des données et la cybersécurité, l'impact social et les aspects éthiques, les essais transnationaux, les modifications législatives et les incidences sur les transporteurs ;
- M. François Davenne, nouveau Directeur général de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), qui a présenté les avantages de l'automatisation, génératrice d'un échange d'informations entre les différents modes de transport, et en particulier entre les différents véhicules, le réseau de transport public et le système ferroviaire. La multimodalité devient ainsi une option réaliste pour créer un réseau de transport sans discontinuité, qui serait de plus en plus efficace et à moindre intensité de carbone.

11. Ont suivi des interventions de :

- S. E. M. Abdullah Li'Eibi Bahidh, Ministre des transports de la République d'Iraq ;
- M. Baymyrat Annamammedov, Ministre adjoint de l'industrie et des communications du Turkménistan ;
- M. François Gave, Représentant permanent adjoint, Mission permanente de la France auprès de l'ONU ;
- M. Michael Christides, Secrétaire général de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire ;
- M. Jan Hoffmann, Chef du Service de la logistique commerciale de la CNUCED ;
- M. Chaesub Lee, Directeur du Bureau de la normalisation des télécommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

C. Adoption de la Résolution sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports

12. À l'issue de la réunion, les ministres et chefs de délégation des Parties contractantes ont été invités à adopter une résolution intitulée : « Renforcer la coopération, l'harmonisation et l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports », qui met en évidence le fait que le Comité est bien placé pour veiller à ce que l'accélération de l'innovation dans les domaines de l'automatisation et de la numérisation des transports se caractérise par un souci d'harmonisation et d'interopérabilité, ainsi que par la sécurité, un accès équitablement partagé et l'intégration intermodale, qui sont autant de conditions essentielles pour atteindre les objectifs de développement durable. D'une manière générale, cette résolution répond à la nécessité de renforcer la coopération dans le domaine de l'automatisation des transports, afin de garantir un partage des avantages aussi large que possible et d'éviter l'émergence de systèmes fragmentés et non interopérables.

13. La Résolution ministérielle et la liste des pays qui l'ont adoptée sont jointes en annexe au rapport de la quatre-vingt-unième session plénière du CTI (ECE/TRANS/288, annexes I et II respectivement).

IV. Conclusions et rôle du Comité dans la promotion de l'automatisation des transports

14. Depuis sa création en 1947, le CTI joue un rôle de pionnier dans l'élaboration de règles et de réglementations internationales harmonisées visant à assurer un niveau élevé d'efficacité, de sécurité et de protection de l'environnement dans le domaine du transport international routier, ferroviaire, fluvial et intermodal. Les résultats qu'il a obtenus au cours des soixante-dix dernières années sont la preuve que ses travaux de réglementation ont une incidence directe sur l'offre et la prestation de services des entreprises et du secteur à l'échelle mondiale et, par ricochet, contribuent à améliorer considérablement la vie quotidienne des populations et des communautés partout dans le monde. Par leur ampleur et leur cohérence, ces résultats assoient sur une base solide le rôle actuel et futur du Comité dans le « renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de l'automatisation des transports ».

15. Les participants à la table ronde ont souligné l'importance que revêtaient, dans le programme mondial, l'automatisation et l'harmonisation pour un transport intérieur viable, et ont examiné les obstacles qui se dresseraient sur la voie de l'automatisation, ainsi que le rôle stratégique du Comité en tant qu'instance globale de coopération permettant d'élaborer des solutions harmonisées et de renforcer la coopération internationale.

16. L'automatisation dans les transports est essentielle à l'aboutissement des efforts accomplis dans le monde pour assurer l'accès de tous à la mobilité durable et atteindre les objectifs de développement durable d'ici à 2030.

17. Sur la base des exposés, interventions et discussions auxquels a donné lieu le débat de haut niveau, le Comité **a accueilli avec satisfaction et approuvé** la résolution ministérielle intitulée « Renforcer la coopération, l'harmonisation et l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports », **s'est déclaré résolu à mettre en œuvre** les décisions figurant dans cette résolution et **a décidé d'inclure la résolution ministérielle** en annexe au rapport sur sa quatre-vingt-unième session.

Annexe II

Rapport de la neuvième Réunion réservée aux représentants des gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité

Présenté par le Président du Comité des transports intérieurs

I. Introduction

1. La neuvième Réunion réservée aux représentants des gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité s'est tenue le 19 février 2019.
2. Les présidents et vice-présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités administratifs des conventions des Nations Unies relatives aux transports, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements des Parties contractantes participant à la session du Comité ont assisté à la réunion. Au total, des représentants de 75 pays, dont 34 États non membres de la CEE, et de la Commission européenne, ainsi que 17 présidents et vice-présidents, ont participé à la réunion.
3. La réunion de cette année s'est concentrée sur l'adoption de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, qui détermine les orientations futures du Comité.
4. Les discussions se sont appuyées sur le document ECE/TRANS/2019/R.1 (à distribution restreinte). Conformément aux décisions de la Résolution ministérielle de 2017 intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » (ECE/TRANS/270, par. 13 et annexe I) et aux décisions qu'il avait prises à sa quatre-vingtième session (ECE/TRANS/274, par. 17), le Comité a eu l'occasion à sa quatre-vingt-unième session, au cours du débat réservé aux gouvernements, d'examiner son projet de stratégie, de plan d'action et de mandat révisé, tel qu'ils figure dans le document ECE/TRANS/2019/R.1.
5. Sur la base des points de vue échangés, la présente annexe résume et présente les conclusions de la réunion.
6. Les participants à la session restreinte sont convenus que le résumé prendrait la forme d'une note du Président qui, après leur approbation, serait jointe en annexe au rapport du CTI.

II. La Stratégie à l'horizon 2030 : processus et contenu

A. Élaborer la Stratégie : un processus ouvert

7. Les participants à la session restreinte se sont félicités du processus ouvert et transparent qui a conduit à la formulation de la Stratégie et qui a consisté notamment en des consultations approfondies et des révisions des projets de stratégie :
 - Consultations avec les parties prenantes : enquête (2016) et consultations bilatérales avec les gouvernements et les organisations internationales ;
 - Présentations détaillées aux groupes de travail tout au long de 2017 et 2018 ;
 - Débat lors des sessions restreintes des soixante-dix-neuvième et quatre-vingtième sessions annuelles ;
 - Examen du document de travail par le CTI (21 février 2018) ;
 - Consultation des divisions, avec la participation des membres du Bureau (5 mars 2018) ;

- Premier examen par le Bureau (16 avril 2018) ;
- Deuxième examen par le Bureau (5 juin 2018) ;
- Avant-projet : première vague de consultations avec les États membres et les groupes de travail (juillet-août 2018) ;
- Projet 1 : deuxième vague de consultations avec les États membres et les groupes de travail (octobre 2018) ;
- Projet 2 : Bureau (29 et 30 novembre 2018) ;
- Projet 3 : session d'information avec les États membres (17 décembre 2018) ;
- Projet final : présenté le 21 décembre 2018.

B. Horizon, mission et objectifs stratégiques

8. L'initiative Horizon 2030, telle qu'elle est énoncée dans la Stratégie, établit que le Comité des transports intérieurs est la plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs chargée d'aider à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux en matière de transports intérieurs.

9. La mission du CTI est de contribuer à des transports intérieurs viables et à la mobilité en vue d'atteindre les objectifs de développement durable dans les États membres de la CEE et de l'ONU par la concertation sur les politiques à mener, l'harmonisation des cadres réglementaires, le cas échéant, la promotion des nouvelles technologies, l'aide à l'amélioration de la connectivité et l'appui à l'application des instruments juridiques.

10. Pour accomplir sa mission, le Comité renforcera son rôle en tant que :

- a) Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales sur les transports intérieurs ;
- b) Plateforme des Nations Unies pour le soutien aux nouvelles technologies et aux innovations dans le domaine des transports intérieurs ;
- c) Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques des transports intérieurs ;
- d) Plateforme des Nations Unies pour la promotion de la connectivité et de la mobilité dans le cadre de transports intérieurs régionaux et interrégionaux viables.

11. L'objectif stratégique de renforcement de la gouvernance est que le CTI soit véritablement la plateforme des Nations Unies qui, avec une participation égale de toutes les Parties contractantes aux instruments juridiques de l'ONU relevant de sa compétence, dirige le développement futur des transports intérieurs.

12. L'objectif horizontal de la Stratégie est d'accroître le soutien à la mise en œuvre de tous les objectifs de développement durable.

13. Tous les représentants des États membres qui ont pris la parole ont appuyé sans réserve l'horizon, la mission et les objectifs stratégiques du Comité.

D. Plan d'action, mobilisation des ressources et partenariat

14. Les priorités énoncées dans les volets du document de stratégie consacrés au plan d'action, à la mobilisation des ressources et aux partenariats ont reçu un appui massif en tant que feuille de route efficace pour réussir la mise en œuvre de la Stratégie.

E. Mandat révisé

15. Les participants à la session restreinte ont reconnu que l'ouverture du Comité aux États non membres de la CEE en tant qu'organe de décision constituait un événement majeur et un jalon dans l'histoire du CTI. Ils ont également reconnu qu'il s'agissait d'une

étape importante qui susciterait encore plus d'intérêt pour les travaux du Comité dans le monde entier. Cette décision permettra en outre au Comité et à ses organes subsidiaires d'atteindre les pays et les populations du monde entier dont les besoins sont les plus criants.

16. La République islamique d'Iran s'est félicitée de l'ouverture du CTI aux États Membres de l'ONU qui sont Parties contractantes ; elle a été le seul État Membre de l'ONU à proposer que, comme de plus en plus d'États adhèrent aux instruments juridiques relevant de la compétence du Comité, l'adhésion au Bureau du CTI soit éventuellement étendue aux États non membres de la CEE qui sont Parties contractantes à ces instruments juridiques.

III. Suite donnée à la neuvième réunion

17. Compte tenu de ces délibérations, le Comité **a accueilli avec satisfaction et approuvé** la résolution ministérielle intitulée « Renforcer la coopération, l'harmonisation et l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports », **s'est déclaré résolu à mettre en œuvre** les décisions figurant dans cette résolution et **a décidé d'inclure la Résolution ministérielle** en annexe au rapport sur sa quatre-vingt-unième session. La Résolution ministérielle et la liste des pays qui l'ont adoptée sont jointes en annexe au document ECE/TRANS/288 (annexes I et II respectivement).

18. Conformément aux décisions de la Résolution ministérielle de 2017 intitulée « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » (ECE/TRANS/270, par. 13 et annexe I) et aux décisions qu'il avait prises à sa quatre-vingtième session (ECE/TRANS/274, par. 17), le Comité a eu l'occasion à sa quatre-vingt-unième session, au cours du débat réservé aux gouvernements, d'**examiner** son projet de stratégie, de plan d'action et de mandat révisé, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/2019/R.1. Le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la neuvième Réunion réservée aux représentants des gouvernements avec la participation des présidents de ses organes subsidiaires, c'est-à-dire la réunion limitée à la participation des gouvernements, sur sa stratégie à l'horizon 2030. Il **est convenu** que le résumé du débat prendrait la forme d'une note du Président qui, après approbation par les participants à la session restreinte, serait jointe en annexe à son rapport (ECE/TRANS/288/Add.1, annexe II).

19. À l'issue des délibérations de la session restreinte, le Comité :

a) **A examiné et adopté par acclamation** la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/2019/R.1, y compris l'horizon, la mission, les objectifs stratégiques, le plan d'action, la liste des priorités, la mobilisation des ressources et le partenariat, et **a prié le secrétariat** de joindre ce document en annexe à son rapport ;

b) **A examiné et adopté** son mandat révisé, tel qu'il figure à l'annexe I du document ECE/TRANS/2019/R.1, et **a demandé** à la Commission économique pour l'Europe d'envisager d'approuver ce mandat à sa soixante-huitième session ;

c) **A demandé** à ses organes subsidiaires de prendre des mesures de suivi afin d'aligner leurs travaux sur la Stratégie ;

d) **A prié** le secrétariat d'étudier la possibilité de coopérer plus étroitement avec les autres commissions régionales, les institutions spécialisées de l'ONU, le Département des affaires économiques et sociales (DAES) et d'autres organisations et institutions compétentes, afin de tirer parti de leur expérience et de leurs connaissances respectives ;

e) **S'est déclaré favorable**, le cas échéant, à des synergies et une collaboration axées sur la demande, au sein de la CEE, avec d'autres sous-programmes ;

f) **Est convenu d'examiner et, si besoin est, d'ajuster** la Stratégie et ses priorités, en gardant à l'esprit les cycles budgétaires de l'ONU, et **a prié le secrétariat** de rendre compte des faits nouveaux au CTI, si nécessaire ;

g) **A prié le secrétariat**, afin de faciliter la mise en œuvre de sa nouvelle stratégie et de son nouveau mandat, en étroite coopération avec le Bureau, a) d'envisager et, si nécessaire, de lui proposer, pour adoption à sa quatre-vingt-deuxième session, des ajustements de son règlement intérieur, b) de prendre les mesures nécessaires pour

promouvoir la mise en œuvre de la Stratégie, et c) de procéder aux ajustements nécessaires dans l'organisation de sa session annuelle.

20. En outre, le Comité **a remercié** les groupes de travail qui ont contribué à l'élaboration de son projet de stratégie.

Annexe III

Rapport de la manifestation parallèle du CTI intitulée « L'automatisation dans les transports : faire circuler des véhicules automatisés en toute sécurité »

Manifestation organisée par le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29)

Rapport de la manifestation

1. La manifestation, qui s'est tenue le 18 février 2019 au Palais des Nations, a rassemblé des décideurs et des experts de haut niveau, qui ont débattu de thèmes concernant l'introduction sûre et systématique de véhicules autonomes/automatisés dans la circulation routière. Le programme de la réunion comprenait une séance d'ouverture avec des déclarations de politique générale et quatre tables rondes au cours desquelles les sujets importants à aborder avant le déploiement de véhicules automatisés/autonomes n'ont pas manqué. Des experts du WP.1 et du WP.29 ainsi que des représentants de gouvernements, d'ONG et d'universités ont participé à ces tables rondes. Les principaux sujets abordés ont été l'établissement d'une terminologie commune afin d'éviter les malentendus lors des discussions sur l'élaboration des règles, la capacité technique actuelle des systèmes d'automatisation des véhicules, les activités autres que la conduite et l'interaction sûre entre les véhicules automatisés et les conducteurs et entre les véhicules automatisés et les autres usagers de la route.
2. Le Directeur de la Division des transports durables de la CEE, M. Yuwei Li, a ouvert la réunion. En souhaitant la bienvenue aux participants, il a mis en avant le fait que les véhicules automatisés/autonomes pouvaient contribuer à l'efficacité, la viabilité environnementale et, en particulier, la sécurité des systèmes de transport routier. Il a souligné le rôle du WP.1 et du WP.29 dans l'établissement des cadres techniques et réglementaires relatifs au déploiement de véhicules autonomes et a invité les représentants des deux organes intergouvernementaux à poursuivre la coopération établie.
3. Dans sa déclaration de politique générale, le Vice-Ministre du commerce et de l'industrie de la Fédération de Russie, M. Alexander Morozov, a souligné l'énorme potentiel des véhicules automatisés face à la demande toujours croissante de transport et de mobilité. Il a affirmé que l'établissement d'un cadre normatif dans lequel s'inscriraient le déploiement et l'exploitation en toute sécurité des véhicules autonomes/automatisés exigerait d'employer de façon concertée les compétences spécialisées dont disposaient le WP.1 et le WP.29.
4. M. Mathew Baldwin, Directeur général adjoint de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et Coordonnateur de la sécurité routière de l'Union européenne, s'est vivement félicité de l'initiative qui avait permis de réunir au cours de la semaine de session du CTI les deux Forums mondiaux qui constituaient la base internationale de réglementation de la circulation routière et des véhicules. Il a souligné la nécessité de poursuivre la coopération afin de tirer parti des avantages du transport autonome.
5. Les quatre tables rondes suivantes ont été organisées :
 - Table ronde I : Terminologie commune dans le domaine des véhicules à conduite automatisée ;
 - Table ronde II : La capacité technique actuelle des systèmes d'automatisation des véhicules. Quel(s) rôle(s) le WP.1 et le WP.29 devraient-ils jouer ?

- Table ronde III : Les activités autres que la conduite – examen des activités qui pourraient être autorisées aux conducteurs de véhicules à différents niveaux d'automatisation et de la manière dont ces activités influent sur la capacité de réaction et l'attention du conducteur ;
- Table ronde IV : L'interaction en toute sécurité entre le véhicule automatisé et le conducteur et entre le véhicule automatisé et les autres usagers de la route.

6. À la clôture, les Présidents du WP.1 et du WP.29 ont remercié les orateurs et les participants de leur participation active, soulignant que les observations et résultats constructifs du débat seraient pris en compte dans les ordres du jour de leurs groupes de travail respectifs. Ils se sont engagés à poursuivre régulièrement le processus de coopération étroite entre le WP.1 et le WP.29 afin de faciliter le déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés dans la circulation.

Annexe IV

Rapport de la manifestation parallèle du CTI intitulée « Numérisation et documents électroniques »

Rapport de la manifestation

1. Les déclarations liminaires ont été prononcées par M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la CEE, M. Mathew Baldwin, Directeur général adjoint de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et Coordonnateur de la sécurité routière de l'Union européenne, et M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'IRU.

2. La Secrétaire exécutive de la CEE a évoqué la tendance à la numérisation et les avantages commerciaux et économiques potentiels de la numérisation de l'information. Elle a souligné le rôle des documents de transport électroniques et des conventions internationales administrées par la CEE qui relèvent de cette catégorie, notamment le système eTIR et la lettre de voiture électronique (e-CMR). Le cadre juridique de l'eTIR sera bientôt finalisé et le texte d'une nouvelle annexe facultative à la Convention TIR – unique système mondial de transit douanier permettant à l'industrie du transport de faire franchir les frontières aux marchandises rapidement et efficacement, à l'aide d'un seul document douanier international et d'une seule garantie valable à l'échelle internationale – devrait bientôt pouvoir être adopté et entrer en vigueur pour les pays désireux de commencer à appliquer le système eTIR. M^{me} Algayerova a également indiqué qu'il y avait eu sept nouvelles adhésions à l'e-CMR au cours des deux dernières années, ce qui représentait au total plus d'un tiers des Parties contractantes, et que les normes techniques du CEFAC-ONU relatives à la création et l'échange de lettres de voiture électroniques pour le transport international de marchandises par route avaient été présentées officiellement en avril 2018 en tant qu'initiative conjointe des Divisions des transports durables et de la coopération économique et du commerce de la CEE.

3. M. Baldwin, Directeur général adjoint de la Commission européenne, a dit qu'en raison de son potentiel presque illimité, la numérisation était une priorité permanente pour l'Union européenne. Par exemple, les propositions de la Commission concernant les informations électroniques sur le transport de marchandises (eFTI), qui visent à imposer aux autorités publiques d'accepter les documents accompagnant le fret sous forme électronique, permettraient de réaliser des économies d'environ 27 milliards d'euros en frais administratifs au cours des deux prochaines décennies. Pour aller plus loin, l'Union européenne se donne pour objectif un environnement logistique entièrement dématérialisé et un guichet logistique unique fondé sur un modèle de données harmonisé de façon à permettre la communication numérique sur l'ensemble du réseau de transport. M. Baldwin a souligné le rôle important que joue depuis 2015 le Forum de l'Union européenne sur le numérique dans les transports et la logistique pour promouvoir la numérisation de la logistique, ainsi que le rôle lui aussi important que jouera le futur plan de l'UE visant à créer une strate statistique commune et interopérable à l'appui de la multimodalité du fret.

4. M. De Pretto, Secrétaire général de l'IRU, a estimé que l'automatisation des opérations de transport constituait un changement de paradigme spectaculaire qui posait des problèmes et ouvrait des perspectives relativement à une variété d'objectifs de politique générale et de questions opérationnelles de transport. La numérisation des documents de transport tels que TIR et CMR a été un élément crucial de la transition vers un transport autonome. M. De Pretto a souligné que les normes numériques étaient essentielles pour faire du transport autonome une réalité et qu'elles apporteraient d'énormes avantages à la société. L'IRU s'est engagée à aider la CEE et les États membres à fournir des services TIR et CMR numérisés.

5. Lors de la première séance consacrée à l'élaboration des documents électroniques, des représentants du Comité international des transports ferroviaires (CIT), du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) et du secrétariat de la CEE ont pris la parole.

6. M. Evtimov, Secrétaire général adjoint du CIT, a fait un exposé sur les documents électroniques que le CIT élabore actuellement pour le rail. Il s'agit notamment du Manuel de la lettre de voiture et du Manuel de la lettre de wagon qui ont été publiés le 1^{er} janvier 2017. Les spécifications techniques de la lettre de voiture électronique CIM sont également en cours d'élaboration. Le CIT s'efforce par ailleurs de préciser les conditions juridiques de reconnaissance de la lettre de voiture électronique comme preuve du contrat de transport reconnue par les tribunaux et autres autorités nationales.

7. M^{me} Probert, Présidente du CEFACT-ONU, a fait observer que la numérisation et les documents électroniques transnationaux ne pouvaient se cantonner dans une bulle spécifique telle qu'un mode de transport individuel ou dans un secteur industriel particulier. Elle a souligné qu'il importait d'utiliser pour l'échange électronique de données une sémantique claire et des codes convenus mondialement afin de garantir que toutes les informations puissent être transmises d'un système à l'autre d'une manière harmonisée dans tous les secteurs et tous les modes de transport. Elle a présenté plus de trente ans d'expertise du CEFACT-ONU dans ce domaine, y compris l'élaboration récente de modèles de données de référence qui facilitent les échanges de données selon une approche axée sur les processus, en plus de l'approche traditionnelle axée sur les documents.

8. M^{me} Ivanova, Secrétaire du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), a évoqué les aspects de la numérisation – avantages et perspectives, difficultés et risques, obstacles, solutions possibles et enseignements tirés – examinés lors de l'atelier sur la numérisation dans le transport par voies navigables intérieures, qui s'était tenu le 26 novembre 2018 à Genève. Les principaux obstacles recensés étaient l'absence de la base réglementaire nécessaire, la nécessité de mesures de cybersécurité efficaces, les contraintes liées au financement et aux ressources humaines et l'insuffisance des connaissances du personnel. Les solutions potentielles pourraient être la mise en place d'un système commun d'information et d'échange, un guichet et des formalités déclaratives uniques dans les ports, des lettres de voiture électroniques, et peut-être des tachygraphes et des listes de contrôle numériques dans le cas du trafic combiné.

9. M. Bouten, Secrétaire du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et du Comité de gestion TIR (AC.2), a mis l'accent sur le processus d'introduction de l'informatisation du régime TIR (dénommé eTIR) dans le texte juridique de la Convention TIR. Plutôt que d'opter pour une nouvelle convention ou un protocole distinct, les experts ont proposé de procéder au moyen d'une nouvelle annexe 11, qui sera facultative. Les Parties contractantes ont la possibilité de ne pas accepter (pour l'instant) l'application de l'annexe 11. Les pays qui l'accepteront auront la possibilité de retarder la mise en œuvre de l'eTIR. L'exposé a mis en lumière les dispositions cruciales du corps de la Convention ainsi que de l'annexe 11, en donnant l'exemple des efforts déployés dans d'autres instruments juridiques introduisant l'informatisation.

10. M^{me} Huang, Secrétaire du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), a donné un aperçu de la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), du Protocole de 1978 à la CMR et du Protocole additionnel de 2008 à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR). Des faits nouveaux récents concernant l'e-CMR ont également été présentés, notamment le nombre de nouvelles adhésions, la session spéciale du SC.1 consacrée à ce sujet en 2018, une note d'orientation sur les aspects juridiques de l'e-CMR établie par le secrétariat et des considérations techniques proposées aux Parties contractantes souhaitant appliquer l'e-CMR.

11. Au cours de la deuxième séance consacrée aux études de cas, des représentants de la Chine, de la République islamique d'Iran, de la Commission économique eurasiennne et d'ERTICO-ITS Europe ont pris la parole.

12. M. Nurakhmetov, Directeur du Département des transports et de l'infrastructure de la Commission économique eurasienne, a présenté un résumé détaillé des activités relatives à la facilitation des transports et au fret dans la région de la CEE, y compris les conventions des Nations Unies présentant un intérêt particulier, telles que l'AETR, l'eTIR et l'e-CMR. Le représentant a en outre indiqué qu'un accord sur les transports maritimes, qui garantirait l'accès des navires des États de la CEE aux voies navigables intérieures de ces États, avait été signé. En conséquence, l'Arménie, le Bélarus, le Kazakhstan et le Kirghizistan, qui n'ont pas accès à la haute mer, auront davantage de possibilités de commerce extérieur par les ports maritimes.

13. M. Ayati, Directeur général adjoint du Bureau de contrôle du transit de la République islamique d'Iran, a parlé de la mise en œuvre du projet eTIR dans son pays, qui vise à améliorer la sécurité et l'efficacité du régime TIR dans un environnement informatisé. Les avantages particuliers de ce projet sont notamment l'atténuation des risques liés aux procédures douanières, l'harmonisation, l'amélioration de la gestion des risques et de la précision dans la prise de décisions, et la facilitation du commerce et du transport dans les corridors régionaux internationaux tels que le corridor Nord-Sud.

14. M. Wu, Chef de département du Port électronique du Zhejiang en République populaire de Chine, a fourni des informations sur LOGINK, plateforme nationale chinoise d'information sur le transport et la logistique, qui encourage la numérisation des messages liés à la logistique en Chine. Il a également parlé de NEAL-NET, mécanisme de coopération entre la Chine, le Japon et la Corée, qui encourage la coopération régionale en améliorant le partage d'informations sur la logistique des conteneurs.

15. M. Catana, Cadre supérieur d'ERTICO-ITS Europe chargé des transports et de la logistique, a présenté le projet AEOLIX, plateforme paneuropéenne d'échange d'informations logistiques qui relie entre eux des systèmes d'information logistique aux caractéristiques différentes, dans les entreprises et entre elles, afin d'échanger en temps réel des informations à l'appui des décisions logistiques. Ce projet comprend un système ouvert décentralisé qui permettra aux principaux acteurs de la logistique (entreprises commerciales et autorités compétentes telles que les douanes) d'échanger des informations qui pourront être utilisées davantage et avoir une incidence accrue dans la chaîne de valeur. La plateforme AEOLIX proposera une lettre électronique de voiture.
