

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

**Renforcement de la coopération
internationale en faveur
du développement de la navigation
automatisée**

Résolution n° 95



NATIONS UNIES
Genève, 2020

Avant-propos

L'action en faveur des nouvelles technologies et de l'innovation est l'un des éléments essentiels des activités menées par le Comité des transports intérieurs (CTI) et par ses organes subsidiaires pour promouvoir des transports viables qui soient sûrs, propres et concurrentiels. Selon la nouvelle stratégie du CTI à l'horizon 2030, adoptée à sa quatre-vingt-unième session, la promotion des nouvelles technologies et la facilitation de l'amélioration de la connectivité font partie des actions par lesquelles le Comité contribue à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans les États membres de la CEE et de l'ONU.

La résolution ministérielle 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, approuvée par le CTI à sa quatre-vingt-unième session, exprime l'engagement renouvelé de ses auteurs à appuyer la mise au point, l'utilisation et l'intégration sans risques dans les systèmes de transport des technologies et innovations numériques et autres, pour tous les modes de transport, des données et documents de transport, des véhicules automatisés/autonomes et connectés, de la E-navigation, des services d'information fluviale (SIF) et des systèmes de transport intelligents (STI), y compris les infrastructures et la mobilité intelligentes.

La navigation automatisée figure dans les activités du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), ainsi que d'autres organisations internationales. Depuis 2018, la navigation automatisée figure aussi parmi les points inscrits à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) et du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3). La résolution n° 95 et la feuille de route figurant en annexe visent à renforcer la coopération internationale en faveur de l'harmonisation des méthodes et des politiques, ainsi que de la création de conditions propices au déploiement d'une navigation intérieure automatisée à l'échelle paneuropéenne dans le cadre des activités du CTI, plateforme des Nations Unies pour la promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans les transports intérieurs, de la coordination des travaux et de la synergie avec d'autres groupes de travail du CTI.

Étant donné que le SC.3 n'a pas encore finalisé les travaux sur les termes et définitions harmonisés relatifs à l'automatisation, les termes utilisés dans la présente résolution et la feuille de route pourraient faire l'objet des ajustements nécessaires à l'avenir.

Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation automatisée

Résolution n° 95

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le 8 novembre 2019)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Affirmant son engagement d'appliquer la résolution ministérielle 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, approuvée par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-unième session,

Rappelant la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée à la Conférence internationale sur le transport par voie navigable, tenue le 18 avril 2018 à Wrocław (Pologne), dans laquelle il est demandé aux pays s'intéressant au transport par voie navigable de soutenir les mesures visant à promouvoir les techniques modernes, l'automatisation et l'innovation dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures,

Pleinement conscient du fait que l'automatisation pourrait apporter au secteur de la navigation intérieure des avantages qui contribueraient à améliorer la viabilité et la compétitivité du transport par voies de navigation intérieures et accroître sa part modale,

Ayant conscience des progrès accomplis dans l'automatisation d'autres moyens de transport, notamment dans les secteurs du transport maritime, routier et ferroviaire,

Donnant suite à la Résolution n° 265, intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable », adoptée par le Comité des transports intérieurs le 22 février 2019,

Reconnaissant le rôle joué par la coopération internationale dans l'élaboration d'un cadre réglementaire international pour la navigation automatisée,

Se félicitant des actions menées par les États pour promouvoir l'automatisation et la numérisation des transports par voie navigable,

Notant avec satisfaction que la Commission européenne, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) et d'autres organismes internationaux mènent des travaux concernant le développement de l'automatisation, de la numérisation et d'autres technologies novatrices dans la navigation intérieure,

Tenant compte des rapports établis par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur les travaux de ses cinquante-deuxième, cinquante-quatrième et cinquante-cinquième sessions (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/104, par. 25 à 30, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, par. 70 à 72, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 30 et 70 à 72),

1. *Approuve* la feuille de route pour une coopération internationale en faveur de la promotion et du développement de la navigation automatisée ;

2. *Invite* les gouvernements, les organisations intergouvernementales, les organisations d'intégration économique régionale, les commissions fluviales et les autres parties prenantes à participer activement aux activités de la CEE visant la création d'un cadre législatif paneuropéen harmonisé pour la navigation automatisée ;

3. *Encourage* les gouvernements à prévoir, dans les stratégies et les plans nationaux de développement, l'automatisation et la numérisation du transport par voies de navigation intérieures ;

4. *Invite* les gouvernements, les commissions fluviales, les organisations non gouvernementales, les milieux universitaires et les autres parties prenantes à tenir le secrétariat informé des mesures favorables à la mise en place de la navigation automatisée.

Annexe

Feuille de route pour la période 2020-2024, intitulée « Instaurer une coopération internationale en faveur de l'élaboration d'une base législative internationale pour la navigation automatisée »

Mesure n° 1 : Introduire des définitions harmonisées des niveaux d'autonomie dans les documents de la CEE

L'absence de cadre réglementaire international constitue l'un des principaux obstacles à la mise à l'essai et à l'utilisation de bateaux automatisés. Toutefois, il est impossible de lancer ces travaux en l'absence de définitions harmonisées des niveaux d'autonomie des moyens de transport par voies de navigation intérieures. En 2018, la CCNR a fait un grand pas en adoptant des définitions des niveaux d'autonomie, qui sont déjà utilisées par certains États membres¹. En fonction du résultat des travaux que mène actuellement la Commission pour actualiser et parachever ces définitions et en tenant dûment compte des observations faites par les États, ces définitions doivent être présentées dans les documents de la CEE.

Mesure n° 2 : Examiner les résolutions de la CEE, les conventions internationales et les accords

Il faut réexaminer les résolutions de la CEE pour y recenser les dispositions s'appliquant aux bateaux automatisés qui en interdisent l'exploitation ou celles qui n'interdisent pas l'exploitation de ces bateaux mais dont la modification pourrait être nécessaire ou dont le sens devrait être précisé. Il s'agira ensuite de définir le moyen le plus approprié de régler la question de l'exploitation des bateaux automatisés, ce qui peut passer par exemple par des dérogations temporaires, l'interprétation ou la modification des documents existants ou encore l'élaboration de nouveaux documents. Par ailleurs, les dispositions applicables à l'essai des bateaux automatisés et à leur utilisation commerciale peuvent être traitées de manière différente et prévoir la période de transition requise pour ce secteur.

Il convient de réexaminer les conventions et accords internationaux de façon à recenser les dispositions s'appliquant aux bateaux automatisés qui en interdisent l'exploitation ou celles qui n'en interdisent pas l'exploitation mais qui pourraient devoir être modifiées ou précisées ; il faudrait également définir les meilleures façons de régler la question de l'exploitation des bateaux automatisés.

¹ www.ccr-zkr.org/files/documents/AutomatisationNav/NoteAutomatisation_fr.pdf.

Mesure n° 3 : Harmoniser les approches visant à jeter les bases du déploiement de la navigation automatisée

Cette mesure proposée inclut l'échange d'expériences acquises et de meilleures pratiques dans le but de collecter et d'accumuler les données d'expérience découlant d'essais de différents types de bateaux automatisés et dans des conditions de navigation diverses prévalant dans les zones d'essai. Ces données doivent porter sur les paramètres de navigation ainsi que sur les besoins particuliers en matière d'infrastructure, notamment les signaux de trafic, les restrictions liées aux conditions météorologiques et les mesures à prendre pour limiter les risques éventuels.

Mesure n° 4 : Numérisation

Cette mesure inclut l'harmonisation des approches et l'échange de meilleures pratiques en matière de dématérialisation des documents et certificats qui, selon les résolutions de la CEE et les conventions internationales, doivent se trouver à bord du bateau. Les résolutions de la CEE doivent être réexaminées de façon à recenser les dispositions interdisant l'utilisation de documents numérisés ou celles qui pourraient être visées et qu'il pourrait donc être nécessaire de modifier ou de préciser.

Cette mesure inclut également la coopération en matière d'échange des meilleures pratiques d'évaluation des incidences de l'automatisation des services d'information fluviale (SIF), l'objectif étant d'adapter les résolutions de la CEE relatives aux SIF si nécessaire.

Mesure n° 5 : Garantir la protection des données, la cybersécurité, régler les problèmes de responsabilité et répondre à d'autres questions pertinentes

Cette mesure inclut l'échange des meilleures pratiques des pouvoirs publics et des organisations internationales en matière de mise en place de mesures de protection des données et de cybersécurité dans le cadre des transports intelligents.

Cette mesure inclut également l'échange d'avis et de données d'expérience concernant les travaux menés par les pouvoirs publics, les organisations internationales et d'autres parties prenantes pour apporter une réponse aux questions relatives à la responsabilité dans le domaine de la navigation automatisée, à l'assurance et à d'autres questions connexes.

Mesure n° 6 : Évaluer l'impact social de l'automatisation, harmoniser les prescriptions en matière d'effectifs, enseignement et formation

Cette mesure inclut l'échange de données d'expérience quant aux répercussions sociales de l'automatisation dans le secteur concerné ainsi que d'avis sur les moyens de prévenir ou de réduire au minimum les répercussions et les risques. Les conclusions doivent être répercutées dans les documents de la CEE.

Une attention particulière doit être prêtée aux nouvelles approches, aux programmes de formation et de reconversion professionnelle, ainsi qu'aux cours mis au point et dispensés dans les États membres.

Mesure n° 7 : Apporter une aide aux gouvernements, participer au renforcement des capacités et aux activités de sensibilisation, organiser des ateliers et des tables rondes sur l'automatisation et la navigation automatisée, et participer aux tables rondes des Nations Unies sur les systèmes de transport intelligents et l'automatisation des transports

La mise en place de la navigation automatisée et la préparation de son déploiement doivent faire partie des activités d'appui au renforcement des capacités nationales menées par le secrétariat de la CEE pour aider les États membres. La diffusion d'informations et les activités de sensibilisation à la navigation automatisée peuvent être menées à bien a) en organisant des ateliers et des tables rondes sur l'automatisation et la navigation intelligente dans le cadre de la CEE avec la participation des principales parties prenantes et b) grâce à la participation et aux contributions des gouvernements, des commissions fluviales, des organisations internationales et des autres parties intéressées aux tables rondes portant sur des questions liées aux systèmes de transport intelligents et à l'automatisation qui sont tenues régulièrement par les Nations Unies sous les auspices de la CEE.
