



# Conseil économique et social

Distr. générale

13 février 2023

Français

Original : anglais, français et russe

---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports par voie navigable

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

###### Soixante-deuxième session

Genève, 15-17 février 2023

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

###### Atelier « Information and Computerization Technologies and Intelligent Transport Systems in the Inland Water Transport Sector »

(atelier sur l'informatique, l'informatisation et les systèmes de transport  
intelligents dans le secteur des transports par voie navigable)

## Contexte et principaux objectifs de l'atelier

### Note du secrétariat

#### I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2023, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6).

2. Comme suite à la décision prise par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) lors de sa soixante-sixième session (ECE/TRANS/SC.3/217, paragraphe 105), les délégations sont invitées à participer à l'atelier sur l'informatique, l'informatisation et les systèmes de transport intelligents dans le secteur des transports par voie navigable.

#### II. Contexte

3. La feuille de route de la Commission économique pour l'Europe (CEE) concernant les systèmes de transport intelligents (STI) pour la période 2021-2025<sup>1</sup>, adoptée par le Comité des transports intérieurs (CTI) lors de sa quatre-vingt-troisième session, comprend 18 mesures destinées à orienter les travaux du CTI dans le domaine des STI pour la période 2021-2025. La mesure n° 11 « Procéder à l'intégration avec le transport par voie navigable » comprend : a) la promotion des services d'information fluviale (SIF) et des autres technologies de l'information le long des voies navigables européennes en actualisant ses résolutions applicables aux SIF et en les harmonisant avec les normes internationales,

---

<sup>1</sup> ECE/TRANS/2021/15.

régionales ou nationales les plus récentes, et b) le renforcement de la coopération internationale en faveur de l'élaboration d'une base législative internationale pour la navigation automatisée, en particulier, citer en particulier la préparation du déploiement de la navigation intérieure automatisée dans le cadre des activités de renforcement des capacités nationales offertes par le secrétariat de la CEE à l'appui des États membres et la diffusion d'informations et le développement des connaissances sur l'automatisation de la navigation intérieure et les questions connexes.

4. La feuille de route de la CEE concernant les STI contient d'autres mesures qui peuvent également être pertinentes pour les transports par voie navigable<sup>2</sup> :

a) Mesure n° 1 – Arrêter une définition commune des STI

On emploie la dénomination générique « STI » pour désigner les systèmes de transport intérieur auxquels ont été appliquées des technologies informatiques pour améliorer la mobilité. Ces systèmes comprennent une partie informatique ainsi que des applications, des technologies et des moyens de communication qui leur sont propres. En tant que partenaire de rang international, la CEE s'efforce de faciliter le dialogue sur le déploiement des STI, et elle s'emploie, à cette fin, à contribuer à la recherche d'une définition commune susceptible d'être utilisée par toutes les parties prenantes.

b) Mesure n° 2 – Harmoniser les politiques

La CEE offre, grâce à ses structures intergouvernementales (les groupes de travail du CTI) dont le mandat comprend la mise en œuvre de politiques sûres, efficaces et viables se rapportant aux instruments juridiques applicables, un cadre pertinent pour diriger et coordonner les travaux d'élaboration des principales stratégies concernant les STI, s'agissant par exemple de leur harmonisation et de leur déploiement. Dans un tel cadre fonctionnel unique, les infrastructures et services liés aux STI pourraient être mieux planifiés et coordonnés, et mis en œuvre de manière plus efficace tant sur le plan de la réglementation technique que sur celui des instruments juridiques. Une fois appliquée au niveau national, la démarche définie par la CEE dans la présente feuille de route devrait permettre d'assurer, le transport des marchandises et des voyageurs de manière fiable, sûre et fluide dans le monde entier.

c) Mesure n° 3 – Mettre en place une coopération internationale

L'examen, en 2020, de l'état et de la mise en œuvre de la feuille de route de la CEE pour la promotion des STI révèle que les gouvernements et les parties prenantes sont favorables aux travaux de la CEE dans ce domaine, particulièrement en matière de politiques et de réglementation, étant donné que les STI sont appelés à ouvrir la voie à la mobilité connectée, coopérative et automatisée des décennies à venir. Les STI devraient favoriser la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique, l'intermodalité et l'optimisation opérationnelle de la logistique. Les STI devraient en outre contribuer à la réalisation des objectifs du Programme 2030 des Nations Unies liés à la mise en place d'une mobilité inclusive, sûre et viable et à l'amélioration de la qualité de vie de la population. En outre, le rôle fédérateur de la CEE en tant qu'instance réglementaire pour l'établissement de politiques harmonisées en matière de transport s'est avéré fondamental, notamment pour la coopération internationale avec les États limitrophes de la région de la CEE non-membres de l'Union européenne.

d) Mesure n° 5 – Garantir la sécurité des données

Les problèmes de sécurité et de confidentialité pourraient devenir des obstacles au déploiement des STI. La perte de données et le risque d'usurpation d'identité pourraient réduire les performances et les avantages potentiels de ces systèmes. Les STI devraient être mis en œuvre sur la base d'un processus viable d'analyse fondée sur des directives, des normes et des règlements cohérents et reposer sur des données probantes, concernant l'attribution des responsabilités et les moyens de garantir, de manière impartiale, le plus haut degré de sécurité pour les données à caractère personnel au cours du cycle de vie de la technologie en question.

<sup>2</sup> ECE/TRANS/2021/15.

e) Mesure n° 14 – Améliorer la viabilité environnementale des transports à long terme

Les STI pourraient très fortement contribuer à réduire la pollution et l'encombrement des voies de circulation. En janvier 2011, la Division des transports durables de la CEE a lancé un projet sur les changements climatiques et les transports, financé par le Compte de l'ONU pour le développement. Le but recherché était de concevoir et de déployer un outil de suivi et d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports intérieurs, afin de favoriser l'atténuation des changements climatiques. Fruit de ce projet, l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) porte principalement sur les émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux transports intérieurs, notamment aux transports routiers, ferroviaires et fluviaux, et prédit les émissions futures sur la base des tendances actuelles. Il est accessible gratuitement à tous les États Membres de l'ONU et utilisé par plusieurs États membres de la CEE. Il offre 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 renforcé des STI.

5. La déclaration ministérielle « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée le 18 avril 2018 à Wrocław (Pologne), a proposé la mesure stratégique n°14, l'une des quatre actions visant à encourager la réalisation d'une flotte moderne et à favoriser les innovations :

Les ministres estiment que les techniques numériques et l'échange de données, les services d'information fluviale, les services de trafic sur les voies navigables et la gestion du trafic sur celles-ci, la numérisation ainsi que d'autres possibilités offertes par les nouvelles technologies constituent une avancée majeure dans le développement d'un mode de transport durable et efficace, et invitent les pays et les organisations internationales à promouvoir leur développement harmonisé au plan international.

6. Le Livre blanc de la CEE sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable, approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session, contient des recommandations concernant les STI : a) mettre l'accent sur le développement et l'application à l'échelle paneuropéenne des services d'information fluviale (SIF) et d'autres technologies de l'information (TI) (recommandation n° 5), et b) promouvoir le développement de l'automatisation, de la numérisation et d'autres innovations dans le secteur du transport par voie navigable (recommandation n° 6).

7. La recommandation n° 5 propose les mesures suivantes :

a) Renforcer plus encore le dialogue paneuropéen sur la mise en œuvre et le développement des SIF et la gestion des corridors de transit fondée sur ces systèmes ;

b) Coopérer avec la Commission européenne et le Groupe de travail des technologies de l'information du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et mettre régulièrement à jour les résolutions liées aux SIF qui relèvent de la compétence du SC.3, ainsi que les autres instruments pertinents, comme par exemple le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI) et la résolution n° 61 « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », révision 2 ;

c) Coopérer avec la Commission européenne pour veiller à ce que les intérêts des États membres qui ne font pas partie de l'Union européenne soient dûment pris en compte dans les programmes de développement et d'application paneuropéenne des SIF et autres TI, la base de données européenne sur les coques de bateaux, les bases de données des certificats de qualification de l'Union, les livrets de service, les journaux de bord électroniques et les autres outils numériques pertinents administrés par la Commission européenne ;

d) Promouvoir d'autres utilisations des systèmes d'information pour faciliter les opérations de transport par voie navigable et les inspections des bateaux de navigation intérieure, et élaborer et diffuser les règles et critères harmonisés dans ce domaine.

8. La recommandation n° 6 propose les mesures suivantes :
- a) Promouvoir le développement de l'automatisation dans la navigation intérieure dans le cadre des activités du Comité des transports intérieurs consacrées aux systèmes de transport intelligents, ainsi que la mise au point du cadre réglementaire international en la matière, et favoriser les mesures destinées à réduire les éventuelles incidences négatives de ce processus pour le secteur ;
  - b) Soutenir les progrès réalisés s'agissant de la numérisation des documents de transport et des mesures visant à améliorer les procédures administratives applicables au transport par voie navigable, à savoir, notamment, les procédures simplifiées de notification par moyens numériques, les services liés à la notification électronique par SIF et d'autres activités ;
  - c) Poursuivre la coopération avec la Commission européenne sur les questions en lien avec la numérisation dans le secteur du transport par voie navigable ;
  - d) Améliorer la coopération avec la Division du commerce et de la coopération économique de la CEE et les groupes de travail relevant du Comité des transports intérieurs sur l'échange d'informations relatives aux pratiques optimales sur les récentes évolutions dans les domaines de l'automatisation et de la numérisation dans d'autres secteurs des transports ;
  - e) Encourager et appuyer la mise au point d'un cadre juridique international harmonisé aux fins de la numérisation des documents de transport et examiner l'incidence éventuelle de ce processus sur les instruments juridiques existants, en particulier la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) ;
  - f) Mettre les résolutions de la CEE en conformité avec un cadre juridique qui englobe l'innovation, l'automatisation et la numérisation sans menacer la sécurité actuelle et élevée de la navigation intérieure.

### **III. Sujets de discussion pour l'atelier**

9. L'objectif de l'atelier est d'échanger les meilleures pratiques en matière d'application des TI et des STI sur les voies navigables intérieures, de souligner leurs avantages pour la sécurité de la navigation, la durabilité et l'écologisation du secteur des transports par voie navigable et de fournir des recommandations au SC.3 et au SC.3/WP.3 sur la mise en œuvre de la feuille de route de la CEE concernant les STI.
10. Il est proposé d'aborder les sujets ci-après lors de l'atelier :
- Les stratégies clés et technologies des STI dans le domaine des transports par voie navigable
  - Les perspectives d'harmonisation des politiques et de mise en place d'une coopération internationale dans le domaine des technologies de l'information et de l'informatisation et des STI dans le secteur
  - Les projets et les initiatives en cours dans ce domaine
  - Le progrès dans l'automatisation et la navigation intelligente
  - Les expériences et les prochaines étapes.
11. Les participants sont invités à prendre part aux tables rondes, à mutualiser leurs données d'expérience et leurs meilleures pratiques et à échanger les informations récentes dans le domaine, à examiner les principales difficultés et stratégies, et à réfléchir aux autres mesures qui pourraient être prises par le SC.3 et le SC.3/WP.3.