



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-seizième session

Genève, 25-27 février 2014

Pont 3 d) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale:

Systèmes de transport intelligents

Vue d'ensemble des activités de promotion des technologies novatrices dans le domaine du transport et des systèmes de transport intelligents

État de la mise en œuvre de la Feuille de route pour les systèmes de transport intelligents

Note du secrétariat

Résumé

La présente note donne des informations sur l'état de la mise en œuvre de la Feuille de route pour les systèmes de transport intelligents, qui a été adoptée à la soixante-quatorzième session du Comité des transports intérieurs.

Le Comité est invité à soutenir les initiatives de sensibilisation et de transfert de connaissances pour aider les responsables politiques à mieux promouvoir l'élaboration et l'application de solutions et de politiques en matière de systèmes de transport intelligents en vue d'améliorer la mobilité dans le monde.



I. Informations générales

1. Les systèmes de transport intelligents (STI) jouent un rôle important pour modérer l'avenir en ce qui concerne la mobilité et les transports. L'utilisation des STI et de leurs applications permettra de parvenir à la mobilité durable en rendant les transports plus efficaces, plus sûrs et moins polluants. Toutefois, ce potentiel et ces avantages considérables ne pourront être exploités que si les solutions et les services techniques en matière de systèmes de transport intelligents sont intégrés dans des cadres politiques appropriés et des politiques harmonisées, afin de faciliter l'interopérabilité aux niveaux national et international.

2. En raison de l'importance des STI pour faire face aux difficultés actuelles et futures relatives au transport et à la mobilité, le débat de politique générale tenu à la soixante-quatrième session du Comité des transports intérieurs (CTI) a porté sur les systèmes de transport intelligents et était intitulé: «La mobilité intelligente – penser les transports de demain». Le CTI a approuvé les résultats du débat et adopté une feuille de route qui comporte 20 mesures à prendre au niveau mondial afin de promouvoir l'utilisation des STI (voir annexe). Le CTI a en outre demandé à ses organes subsidiaires de mettre en œuvre la Feuille de route pour les STI.

3. À sa soixante-cinquième session, le CTI a reconnu que les STI jouaient un rôle important dans le développement durable et a donc encouragé et soutenu les actions et les initiatives de la CEE visant à transférer aux responsables politiques des connaissances quant à la manière de concevoir et mettre en œuvre des solutions de transport intelligentes de par le monde. En outre, le Comité des transports intérieurs a fait observer que les différents instruments juridiques existants gérés par les différents groupes de travail avaient besoin d'être uniformisés. À cet effet, il a encouragé le WP.1 et le WP.29 à coordonner leurs activités et efforts afin d'élaborer une approche transversale cohérente en matière de systèmes de transport intelligents.

4. Les sections suivantes visent à présenter les activités et les initiatives en matière de mise en œuvre de la Feuille de route pour les systèmes de transport intelligents. On trouvera dans l'annexe un résumé des 20 mesures énoncées dans la Feuille de route.

II. Activités de la CEE en 2013

A. Table ronde annuelle sur les systèmes de transport intelligents pour les marchés émergents

5. Lors de sa grande manifestation annuelle, la CEE a organisé conjointement avec l'Union internationale des télécommunications (UIT) un atelier d'une journée intitulé «Systèmes de transport intelligents pour les marchés émergents – moteurs d'une croissance sûre et durable». L'atelier, qui s'est tenu le 27 juin 2013 à Genève, était consacré aux systèmes de transport intelligents pour les marchés émergents et à leur impact sur la sécurité.

6. L'atelier visait les décideurs et les autorités de réglementation dans les domaines du transport et des technologies de l'information et de la communication, ainsi que les représentants des secteurs de l'informatique, de l'électronique grand public, de l'automobile, des transports et de l'assurance.

7. L'atelier avait pour objectif d'examiner la situation en ce qui concerne les systèmes de transport intelligents, notamment les technologies, les applications, les cadres réglementaires et les normes. Il a également permis d'identifier des facteurs qui entravent leur adoption, ainsi que des difficultés et la manière de les surmonter, et de souligner les avantages de ces systèmes, en particulier pour la sécurité routière. L'atelier a aussi examiné la question de la distraction. *Mesures de la Feuille de route examinées: 9 et 20.*

B. Groupes de travail du Comité des transports intérieurs (*Mesures de la Feuille de route examinées: 9 et 20*)

8. Il peut y avoir des incohérences juridiques entre les dispositions des instruments juridiques sur la circulation routière et les Règlements concernant les véhicules. Ainsi, la disposition selon laquelle «tout conducteur doit rester maître de son véhicule» a été reconsidérée à la lumière du niveau d'automatisation croissant des véhicules dont rendent compte les Règlements sur les véhicules. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) ont examiné conjointement différentes propositions relatives à la cohérence entre les dispositions des Conventions de Vienne de 1968 et les dispositions des Règlements concernant les véhicules adoptées dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998, telles que celles qui portent sur l'alignement des dispositions relatives à l'éclairage et les systèmes actifs d'aide à la conduite. Les innovations technologiques entraînant une automatisation croissante, les questions de responsabilité seront de plus en plus souvent au centre des débats, qui devront être menés de façon globale, en tenant compte notamment des questions concernant la sécurité routière, les véhicules et les politiques d'infrastructures. *Mesure de la Feuille de route examinée: 10.*

9. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) entend améliorer la rapidité et l'efficacité des interventions dans les situations d'urgence concernant les marchandises dangereuses. *Mesure de la Feuille de route examinée: 12.*

10. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a consacré ses activités de l'année 2012 aux systèmes de transport intelligents. Cette reconnaissance de l'importance des STI pour le transport intermodal a été suivie d'un atelier organisé à Bruxelles en 2013 sur le thème «Les systèmes de transport intelligents (STI): possibilités et difficultés pour le transport intermodal». L'atelier a souligné qu'il importait de veiller à la bonne gouvernance compte tenu de la rapidité de l'évolution des technologies dans le domaine et de leur capacité, si elles sont appliquées comme il se doit, à rendre les opérations complexes du transport intermodal plus sûres et plus efficaces. *Mesures de la Feuille de route examinées: 13, 14 et 15.*

11. En 2013, dans le cadre du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), trois nouveaux Règlements de l'ONU relatifs aux véhicules sont entrés en vigueur concernant les systèmes actifs de freinage d'urgence, les dispositifs de retenue pour enfants et les systèmes d'alerte de franchissement de ligne. En outre, les Règlements ONU existants ont été mis à jour avec quelque 180 amendements, qui introduisent des limites plus strictes afin d'améliorer la sécurité et l'éco-efficacité des véhicules. *Mesures de la Feuille de route examinées: 7 et 9.*

III. Activités prévues

12. Il est prévu d'organiser la manifestation phare de 2014 sur les STI avec le Gouvernement belge. La table ronde portera sur les STI et la sécurité routière. *Mesures de la Feuille de route à examiner: 9 et 20.*

IV. Vue d'ensemble des mesures de la Feuille de route examinées

13. Les mesures 4 (deux activités), 6, 7 et 9 (deux activités), 10, 12, 13, 14, 15, 19 et 20 ont été examinées dans le cadre des diverses activités des organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs.

14. D'autres activités s'imposent en ce qui concerne les mesures 1, 2, 3, 5, 8, 11, 16, 17 et 18 qui n'ont pas été examinées en 2013.

Annexe

Feuille de route de la CEE pour les systèmes de transport intelligents (STI)

Mesure 1 Arrêter une définition commune des STI	Mesure 11 Harmoniser les panneaux à message variable
Mesure 2 Harmoniser les politiques	Mesure 12 Réduire les risques liés au transport des marchandises dangereuses
Mesure 3 Mettre en place une coopération internationale	Mesure 13 Procéder à l'intégration avec le transport ferroviaire
Mesure 4 Faciliter l'interopérabilité et l'architecture des STI	Mesure 14 Procéder à l'intégration avec le transport par voie navigable
Mesure 5 Garantir la sécurité des données	Mesure 15 Renforcer le rôle des STI en matière d'intégration modale
Mesure 6 Développer les travaux sur les STI dans tous les groupes de travail du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE	Mesure 16 Mettre au point des méthodes d'évaluation des coûts et des avantages
Mesure 7 Promouvoir la communication véhicules-infrastructures	Mesure 17 Contribuer à l'atténuation des effets des changements climatiques et à l'adaptation à ces effets
Mesure 8 Promouvoir la communication entre véhicules	Mesure 18 Entreprendre des travaux d'analyse
Mesure 9 Répondre à la crise de la sécurité routière	Mesure 19 Contribuer au renforcement des capacités, à l'éducation et à la sensibilisation, en mettant l'accent sur les pays émergents
Mesure 10 Régler les problèmes de responsabilité	Mesure 20 Organiser la table ronde annuelle de l'ONU sur les systèmes de transport intelligents
