

**Conseil économique et social**

Distr. générale
14 décembre 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-huitième session**

Genève, 23-26 février 2016

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs,
en particulier dans le domaine des technologies de l'information
et de la communication**

**Débat de politique générale : note de réflexion
et projet de programme de travail**

**« L'innovation au service de la viabilité des transports
intérieurs et des modes de déplacement et de nature
à renforcer la connectivité et l'accès »**

Note du secrétariat*Résumé*

On trouvera dans le présent document un exposé des principales raisons du choix du thème sur lequel portera le débat de politique générale de la soixante-dix-huitième session du Comité des transports intérieurs, à savoir « L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs et des modes de déplacement », l'accent étant mis sur les technologies de l'information et de la communication de nature à renforcer la connectivité et l'accès. Le Comité souhaitera peut-être noter que le Bureau, lors de sa réunion de juin 2015, a décidé que le débat de politique générale de la première journée de la soixante-dix-huitième session du Comité serait consacré à ce sujet.



I. Contexte général

1. Du 25 au 27 septembre 2015, lors du Sommet des Nations Unies consacré à l'adoption du programme de développement pour l'après-2015, la communauté a adopté un ensemble d'objectifs de développement durable qui devront être réalisés à l'horizon 2030 afin d'aider l'humanité à reprendre un chemin vertueux conduisant au développement durable compte tenu des éléments de plus en plus nombreux indiquant que l'équilibre de notre planète pourrait être en péril. Le fait que plusieurs des objectifs de développement durable contiennent des références explicites à la question des transports montre que les transports présentent un intérêt véritable dans l'optique du développement durable. Les transports durables sont en effet indispensables pour mettre fin à la pauvreté (accès aux marchés et aux emplois), améliorer l'éducation (accès aux écoles), préserver la santé infantile et maternelle (accès aux services médicaux), mieux respecter l'environnement et renforcer la sécurité routière.

2. Le Comité des transports intérieurs (CTI) est le seul organe de l'Organisation des Nations Unies qui s'intéresse de manière globale à l'ensemble des modes de transport terrestre. Ses travaux contribuent à la réalisation des objectifs de développement durable en créant les conditions favorables à une bonne connexion des communautés et à une croissance économique durable, et en favorisant l'innovation.

3. Le thème que le CTI a choisi pour son débat de politique générale contribue à la réalisation des ambitieux objectifs qui ont été définis à New York, car il permettra d'analyser un facteur clef qui pourrait se révéler déterminant, à savoir les innovations au service de la viabilité des transports qui sont de nature à renforcer la connectivité et l'accès. L'accent devra nécessairement être placé sur deux secteurs : les transports et les communications.

II. Situation actuelle et grandes tendances : pourquoi l'innovation est-elle importante pour la viabilité des modes de déplacement?

4. Secteur économique clef et facteur essentiel de l'intégration sociale, les transports sont indispensables à l'accès au travail, aux soins de santé, à l'éducation et à d'autres services publics. Ils permettent également d'accéder aux marchés et aux chaînes logistiques nécessaires à l'exportation et à l'importation. Les transports sont donc essentiels pour le progrès social, y compris la réduction de la pauvreté, et, en fin de compte, le développement durable.

5. Malgré l'accélération fulgurante du rythme de l'innovation dans les transports et les technologies de la communication, les retombées ne sont pas réparties équitablement. De larges pans de la population n'ont toujours pas accès aux moyens de transport, tout simplement parce que les politiques de transport et les investissements ne soutiennent pas les transports en commun ou n'accordent pas un rang de priorité à l'accès de la population rurale aux moyens de transport. À une plus grande échelle, l'économie de trop de pays, de l'industrie manufacturière jusqu'au commerce et au tourisme, souffre de l'absence de libre accès aux marchés mondiaux due à l'absence de littoral et aux goulets d'étranglement qui se produisent aux frontières et aux points de transit.

6. Pour conclure, de nombreuses formes d'exclusion entravent la réalisation des aspirations de la communauté internationale qui sont énoncées dans les objectifs de développement durable. Ces exclusions sont particulièrement illustrées par les économies enclavées (au niveau international), par la fracture entre villes et campagnes (au niveau local) et par la situation des personnes ayant des besoins particuliers en matière de mobilité (au niveau national).

7. Les problèmes dont il est question étant essentiellement des problèmes d'*accès*, l'amélioration des performances des secteurs des transports et des communications, qui, par définition, renforcent la connectivité à la fois par les infrastructures et les services, fournit des solutions efficaces. Toutefois, les résultats de ces secteurs dépendent des innovations qui sont apportées. À titre d'exemple, le travail sur la connectivité est particulièrement utile aux pays sans littoral situés loin de ports maritimes, dont les efforts d'intégration régionale et mondiale se heurtent à d'importants obstacles. C'est la raison pour laquelle les communautés et les pays concernés intensifient les efforts qu'ils mettent en œuvre pour réduire la distance économique en supprimant ou en abaissant les obstacles d'ordre réglementaire et procédural au commerce et aux transports internationaux. En outre, la *connectivité* joue un rôle essentiel dans le domaine du commerce, car elle permet la circulation intérieure et transfrontalière de flux d'informations entre les agents économiques et les gouvernements. La facilitation du passage des frontières et l'uniformisation des normes et des règles sur le plan international sont aussi des éléments clefs de la connectivité et de l'accès.

8. Dans les villes du monde entier, les systèmes de transport intelligents (STI) ont un rôle particulier à jouer car ils ont la capacité de révolutionner la mobilité en changeant tout, depuis la manière dont les gens se déplacent et communiquent jusqu'à la manière dont la législation sur les transports est élaborée et dont les véhicules sont réglementés. L'automatisation des véhicules présente de nombreux avantages potentiels allant de l'amélioration de la sécurité jusqu'à la réduction de l'empreinte écologique et à un recul des limites dans lesquelles les gens peuvent exercer leur mobilité personnelle. Toutefois, beaucoup d'inconnues subsistent pour ce qui est des problèmes, des limites et de la probabilité d'obtenir les avantages promis, en particulier dans le cas des véhicules autonomes, mais pas exclusivement.

9. Grâce aux technologies de l'information et de la communication, les STI relient les infrastructures, les véhicules et les usagers, optimisant ainsi la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité. Il est très important de noter que les STI renforcent l'intermodalité en fournissant une plateforme permettant les interactions avec d'autres modes de transport.

10. Cependant, l'application des STI aux niveaux national et international n'est pas un exercice linéaire. Il existe des solutions efficaces, mais cela ne signifie pas pour autant qu'elles seront utilisées effectivement et rationnellement. Des obstacles allant de la collecte de données, de l'accès et du financement à l'interopérabilité peuvent retarder ou faire échouer la mise en pratique de progrès technologiques, aussi ingénieux soient-ils. C'est pourquoi l'harmonisation sur le plan international joue un rôle aussi déterminant pour l'avenir de la mobilité et du secteur des transports. Ce potentiel et ces avantages immenses ne pourront être exploités que si les solutions offertes par les STI sont appliquées selon des modalités harmonisées à l'échelle internationale, aussi bien au niveau du cadre réglementaire que des caractéristiques de base de sa mise en œuvre.

11. Accélérer l'introduction réussie d'innovations dans des domaines clefs du secteur des transports tels que l'infrastructure, les véhicules et la gestion de la mobilité contribuera à rendre la mobilité plus sûre, plus rationnelle et plus respectueuse de l'environnement, tout en permettant aux pays développés et aux pays en développement de poursuivre et même d'accélérer leur croissance économique. Toutefois, pour que leur introduction donne effectivement de bons résultats, il faudra que ces innovations s'intègrent efficacement dans un cadre international harmonisé, ce qui pourrait souvent signifier que les cadres internationaux existants devront être suffisamment adaptés et modernisés. Ainsi, les transports durables pourront-ils bénéficier de tous les avantages offerts par les innovations dans le domaine des transports, et donc faire partie des principaux secteurs qui contribuent à la réalisation de la vision inscrite dans les objectifs de développement durable en ces temps de changements rapides à l'échelle mondiale.

III. Rôle du Comité des transports intérieurs de la CEE dans la promotion de la connectivité et de l'accès, et innovations connexes

12. L'évolution des sciences et des techniques et les innovations ainsi introduites dans le secteur des transports déclenchent de nouvelles vagues de changements dans les normes et les règlements relatifs aux transports. Ces changements sont particulièrement évidents dans les technologies concernant les véhicules et dans le fait que les STI ont créé de nouveaux liens entre les infrastructures, les véhicules et les utilisateurs. Les règlements nationaux et régionaux relatifs aux transports se développant rapidement, il faut entreprendre très rapidement une harmonisation au niveau international pour faire en sorte que le commerce et les transports internationaux ne se heurtent pas à de nouveaux obstacles. Dans le même temps, pour renforcer l'engagement politique en faveur du développement des transports durables tout en prêtant une grande attention à l'efficacité, à la lutte contre les changements climatiques et à la sécurité routière, il faut élaborer un grand nombre de nouvelles règles et de nouveaux règlements sur la base du multilatéralisme. Cet engagement politique et ces capacités techniques qui favorisent le développement durable du secteur des transports ont d'ores et déjà eu des effets sur la modification des instruments juridiques, qui est devenue plus fréquente, une tendance qui devrait encore se renforcer à l'avenir. Les pays n'ayant pas encore adhéré aux principales conventions sur les transports de l'Organisation des Nations Unies resteront en arrière et ne pourront pas tirer parti des avantages créés, ce qui sera source de nouvelles divisions avec les acteurs étatiques déjà très avancés dans ce processus. Il faudra éviter l'apparition d'une telle fracture, que favorisent les lacunes réglementaires séparant de plus en plus les riches des pauvres et les pays développés de ceux qui le sont moins.

13. Plus concrètement, le Comité des transports intérieurs joue un rôle majeur dans le soutien et la promotion des liens entre les États membres ainsi qu'à l'échelle mondiale, à travers ses multiples activités dans le domaine des transports intérieurs et son ensemble de recommandations, normes et programmes de sensibilisation en matière de facilitation des échanges et de commerce électronique. Il a contribué à réduire le coût des activités économiques transfrontières grâce à des gains d'efficacité dans le transport international de marchandises, résultant de la mise en œuvre de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières et de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR).

14. En outre, le Comité des transports intérieurs favorise et renforce les travaux consacrés aux systèmes de transport novateurs à travers le dialogue engagé sur ses activités de réglementation et d'analyse. Il mène la réflexion sur la mise en place des STI, notamment dans le document « Intelligent Transport Systems for Sustainable Mobility », qu'il a publié en 2012. Enfin, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, qui relève du Comité, est le principal organe dans le cadre duquel les gouvernements veillent à ce que les nouvelles technologies soient adoptées de façon harmonisée et contribuent à la sécurité des véhicules et à la performance environnementale, tout en s'efforçant de faciliter le commerce international de véhicules. Par exemple, un Règlement technique mondial sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible a été adopté en 2013, et des travaux sont en cours en vue d'élaborer un Règlement technique mondial sur la sécurité des véhicules électriques. Cependant, il reste encore beaucoup à faire.

IV. Projet de programme de travail pour le débat de politique générale

« L'innovation au service de la viabilité des transports intérieurs, en particulier dans le domaine des technologies de l'information et de la communication »

23 février 2016

11 h 00 - 17 h 30

Salle XII

Palais des Nations, Genève

11 h 00-11 h 20	<i>Ouverture de la réunion et allocution de bienvenue</i>
11 h 20-12 h 30	<p><i>Séance I : Un accès pour tous : rôle des gouvernements dans la mobilisation de l'ensemble du potentiel des innovations dans le secteur des transports</i></p> <p><u>Deux orateurs principaux</u></p> <p><u>Débat</u></p> <p>Cette séance sera consacrée à la question de l'accès pour tous. On s'intéressera tout particulièrement à la création de liens avec les territoires isolés, ainsi qu'aux femmes, aux enfants, aux personnes à mobilité réduite, aux personnes âgées et aux personnes en situation de vulnérabilité. Les représentants des gouvernements pourront partager le fruit de leur expérience et faire part de leurs projets visant à mettre en œuvre l'objectif de développement durable 11.2.</p>
12 h 30-14 h 30	<i>Pause</i>
14 h 30-15 h 40	<p><i>Séance II : Établir des liens : connectivité et accès pour la mobilité des passagers de demain</i></p> <p><u>Deux orateurs principaux</u></p> <p><u>Débat</u></p> <p>Le débat sera consacré aux moyens de gérer judicieusement les modes de déplacement dans des environnements urbains de plus en plus denses et portera sur les transports en commun et la gestion intelligente de la mobilité individuelle, en mettant particulièrement l'accent sur la compréhension des défis, des limites et la probabilité de réalisation des avantages annoncés. Les représentants des gouvernements pourront partager le fruit de leur expérience.</p>
15 h 40-16 h 10	<i>Pause café</i>
16 h 10-17 h 20	<p><i>Séance III : Établir des liens : connectivité et accès – la dimension logistique</i></p> <p><u>Deux orateurs principaux</u></p> <p><u>Débat</u></p> <p>Cette session sera consacrée à l'examen des mesures novatrices permettant de faciliter les échanges commerciaux et d'optimiser les déplacements des véhicules dans le cadre des transports intérieurs, ainsi que les activités logistiques selon les différents modes de transport. Les représentants des gouvernements pourront partager le fruit de leur expérience.</p>
17 h 20 - 17 h 30	<i>Observations finales de l'animateur</i>
