



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Soixante-troisième session**

Genève, 6-8 novembre 2019

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Automatisation de la navigation intérieure**Proposition d'instaurer une coopération internationale
en faveur du développement de la navigation
intelligente sur les voies navigables intérieures****Note du secrétariat*****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa quatre-vingtième session (20-23 février 2018) (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. À sa cinquante-cinquième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a décidé de préparer a) une résolution favorable au renforcement de l'automatisation de la navigation intérieure pour la soixante-troisième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) et b) une feuille de route pour la coopération internationale en matière de promotion et de développement de la navigation autonome (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 70 et 71).
3. Le SC.3 souhaitera sans doute examiner et adopter le projet de résolution qui figure dans l'annexe I au présent document. Il souhaitera peut-être aussi examiner et approuver le projet de feuille de route figurant dans l'annexe II et conseiller le secrétariat quant à la manière d'intégrer les activités prévues dans les travaux du CTI pour promouvoir les nouvelles technologies et l'innovation dans les transports intérieurs.

* Le présent document a été soumis après la date fixée pour que l'information récente puisse y figurer.



Annexe I

Projet de résolution, intitulée « Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation intelligente sur les voies navigables intérieures »

Résolution n° ...

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le ...)

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 intelligente,

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

Notant avec satisfaction que la Commission européenne, la Commission centrale pour la navigation du Rhin, 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 intelligente sur les voies navigables intérieure ;

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 les transports intelligents par voie navigable ;

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 intelligente.

Annexe II

Feuille de route pour une coopération internationale en faveur de la promotion et du développement de la navigation intelligente sur les voies navigables intérieures

I. Contexte

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. Cela lui permet en outre de renforcer son rôle en tant que plateforme des Nations Unies pour la promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans les transports intérieurs.

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, 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 navigation électronique, des services d'information fluviale et des systèmes de transport intelligents (STI), y compris les infrastructures et la mobilité intelligentes.

La navigation intelligente figure dans le programme de travail 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 autonome figure aussi parmi les points inscrits à l'ordre du jour du SC.3 et du SC.3/WP.3. La feuille de route doit aussi 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.

II. Projet de 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 intelligente »

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 pourraient être présentées dans les documents de la CEE.

Mesure n° 2 : Examen des résolutions de la CEE, des conventions internationales et des accords

Il faudrait réexaminer les résolutions de la CEE pour y recenser les dispositions s'appliquant aux bateaux intelligents 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 intelligents, 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 intelligents et à leur utilisation commerciale peuvent être traitées de manière différente et prévoir la période de transition requise pour ce secteur.

Il conviendrait de réexaminer les conventions et accords internationaux de façon à recenser les dispositions s'appliquant aux bateaux intelligents 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 intelligents.

Mesure n° 3 : Harmonisation des approches visant à jeter les bases du déploiement de la navigation intelligente

La mesure proposée pourrait inclure 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 devraient 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 et dématérialisation

La mesure proposée pourrait inclure l'harmonisation des approches et l'échange de meilleures pratiques en matière de numérisation 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 pourraient 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 pourrait également inclure 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

La mesure proposée pourrait inclure 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 pourrait également inclure 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

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

responsabilité dans le domaine de la navigation intelligente, à l'assurance et à d'autres questions connexes.

Mesure n° 6 : Impact social de l'automatisation, prescriptions en matière d'effectifs, enseignement et formation

La mesure proposée pourrait inclure 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 pourraient être répercutées dans les documents de la CEE.

Une attention particulière pourrait 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 intelligente, 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 intelligente et la préparation de son déploiement pourraient 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 intelligente pourraient 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.
