



---

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

Genève, 3-5 octobre 2018

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**Atelier sur la numérisation dans le transport  
par voies navigables intérieures****Atelier sur la numérisation dans le transport  
par voies navigables intérieures****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe a) 5.2 du module 5 (Transport par voie navigable) du sous-programme « Transports » pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingtième session (le 23 février 2018).
2. À sa cinquante-troisième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a décidé d'organiser un atelier sur la numérisation dans le transport par voies navigables intérieures, à la soixante-deuxième session du SC.3.
3. Le Groupe de travail des transports par voie navigable est invité à prendre part à l'atelier consacré à différents aspects de la numérisation dans le secteur, qui se tiendra le 4 octobre et sera composé de plusieurs débats d'experts et d'une table ronde. Au cours de la table ronde, les participants souhaiteront peut-être examiner les nouvelles mesures que le SC.3 pourrait prendre et les activités de suivi dans lesquelles il pourrait s'engager.

**II. Contexte**

4. La numérisation, associée à l'évolution et à la promotion d'outils existants, dynamise le secteur du transport maritime ainsi que les infrastructures de transport et les infrastructures logistiques et créent des possibilités de développement et d'innovation. Le développement des Services d'information fluviale (SIF), la création de systèmes de transport intelligents, la mise en œuvre de services numériques et de technologies modernes, l'informatisation des documents de transport et autres peuvent faire beaucoup pour promouvoir le transport par voies de navigation intérieures et son intégration dans les



chaînes logistiques intermodales. Toutefois, la progression rapide de la numérisation peut aussi avoir des effets perturbateurs sur les pratiques courantes d'exploitation des navires.

5. La stratégie du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) pour la période 2016-2021, adoptée par le SC.3 le 4 novembre 2016, met l'accent sur la consolidation de l'action menée et la participation de tous les États membres de la CEE aux efforts déployés pour relever les défis actuels, en favorisant la création de synergies avec le transport maritime et le transport terrestre et en assurant la promotion des SIF et d'autres technologies de l'information et de la communication dans le domaine de la navigation intérieure.

6. Les technologies numériques et de l'échange de données, les SIF, les Services de trafic sur les voies navigables et la gestion du trafic sur les voies navigables, la numérisation et d'autres possibilités offertes par les nouvelles technologies, en ce qu'ils représentent une avancée considérable vers la mise en place d'un mode de transport durable et efficace, ont été reconnus dans la Déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée à la Conférence internationale à Wrocław (Pologne), le 18 avril 2018.

7. Dans d'autres modes de transport intérieur, la numérisation concerne essentiellement l'informatisation des documents de transport dans les transports par route et par rail, notamment les lettres de voiture électronique pour les transports routiers (e-CMR), les lettres de voiture CIM, SGMS et CIM/SGMS pour le transport ferroviaire, le système de permis numérique et les documents douaniers (carnets TIR) numériques. On considère, en général, que des documents de transport sous forme électronique faciliteraient le commerce aux niveaux national et international. Les documents de transport électroniques sont avantageux du point de vue des coûts, du temps et de la sécurité : ils améliorent la circulation, l'exactitude, la sûreté et la sécurité des données et peuvent être intégrés avec d'autres services. Dans le même temps, un certain nombre de problèmes se posent, qui freinent la généralisation de ce type de document, en particulier des problèmes d'ordre juridique ou technique liés à l'authenticité et à l'intégrité, et donc à la protection contre la fraude, l'idée que les documents sur papier sont plus fiables, les obstacles dus aux législations nationales, l'existence de plusieurs normes, la question de leur interopérabilité, etc.<sup>1</sup>.

8. Dans le secteur maritime, les bases de la numérisation ont été établies par l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), les directives et recommandations pour les SIF élaborées par le Groupe de travail permanent 125 de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), l'initiative « e-Maritime » de la Commission européenne et d'autres acteurs clefs. La navigation électronique est une initiative de l'OMI qui vise à harmoniser et à améliorer les systèmes de navigation et qui devrait avoir un impact important sur l'avenir de la navigation maritime. En novembre 2014, à sa quatre-vingt-quatorzième session, le Comité de la sécurité maritime a approuvé le Plan de mise en œuvre de la stratégie relative à la navigation électronique pour la période 2015-2019, qui constitue le cadre des cinq solutions prioritaires de navigation électronique<sup>2</sup>.

9. À sa quarante-deuxième session, tenue du 5 au 8 juin 2018, le Comité de facilitation de l'OMI a approuvé la structure révisée du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, dont un nouvel ensemble normalisé de données de référence de l'OMI, qui servira de base aux systèmes automatisés et numériques d'échange d'informations à l'entrée au port et à la sortie d'un navire. Cet ensemble de données prend en charge les formalités déclaratives obligatoires applicables aux navires, aux marchandises

<sup>1</sup> Railways role in intermodality and the digitalization of transport documents (Le rôle des chemins de fer dans l'intermodalité et la numérisation des documents de transport) (ECE/TRANS/262), [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp24/ECE\\_TRANS\\_262\\_E\\_Web\\_Optimized.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp24/ECE_TRANS_262_E_Web_Optimized.pdf).

<sup>2</sup> Report of the Sub-committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR 1/28) (Rapport du Sous-Comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage), [www.imo.org/en/ourwork/safety/navigation/documents/enavigation/sip.pdf](http://www.imo.org/en/ourwork/safety/navigation/documents/enavigation/sip.pdf).

et aux personnes à bord et peut également être élargi aux entreprises de transport maritime international<sup>3</sup>.

10. EfficienSea2, un projet financé par l'Union européenne dans le cadre du programme « Horizon 2020 », a pour objectif de renforcer la sécurité de la navigation et d'accroître l'efficacité en mer en développant les services de navigation électronique, le Maritime Cloud et les moyens de communication, en particulier le système d'échange de données VHF<sup>4</sup>. Sur la base des contributions de EfficienSea2, le Conseil de l'AIMS, à sa soixante-cinquième session, tenue du 12 au 15 décembre 2017, a adopté une nouvelle directive pour la spécification des services numériques dans le domaine maritime.

11. La numérisation fait partie intégrante de la navigation intelligente et autonome et inclut la cybersécurité ; l'atelier sur la navigation autonome et les questions relatives à la cybersécurité a été organisé conjointement par de Vlaamse Waterweg NV et le secrétariat de la CEE à la cinquante-deuxième session du SC.3/WP.3. Le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/1<sup>5</sup> donne un bref aperçu de la notion de navigation autonome, tandis que le résultat de l'atelier est présenté dans le rapport de la session (ECE/TRANS/SC.3/104, par. 9 à 30)<sup>6</sup>.

12. La numérisation intervient dans de nombreux domaines de la navigation intérieure. On citera notamment :

- Les activités du Groupe de travail permanent 125 et du Groupe de travail 156 « Navigation électronique pour la navigation intérieure » de l'AIPCN ;
- Les initiatives prises par la Commission européenne en vue de créer un marché unique numérique pour la navigation intérieure, telles que l'initiative relative à l'espace numérique de la navigation intérieure (DINA) et les nœuds multimodaux numériques ;
- Le projet RIS COMEX (le programme de gestion des corridors de transit par les SIF) ;
- Les activités des groupes d'experts internationaux des SIF ;
- Les activités de la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI) pour le déploiement de nouvelles technologies et la numérisation et pour l'intégration plus poussée des systèmes informatiques existants en vue de renforcer l'efficacité logistique et de gérer les flux de marchandises dans le port, et autres.

### III. Objet de l'atelier

13. L'atelier a pour objet de montrer en quoi la numérisation peut profiter à la navigation intérieure et quelle valeur ajoutée elle peut apporter au niveau paneuropéen, et d'encourager les États membres à faciliter l'utilisation des outils numériques et l'informatisation sur leurs voies navigables. Les principaux objectifs sont les suivants :

- Présenter les approches, les données d'expérience et les meilleures pratiques existantes, et exposer une vision pour l'avenir ;
- Recenser les problèmes que pose la numérisation et ses incidences eu égard à différentes questions liées au secteur des transports par voies de navigation intérieures, notamment le cadre législatif, la sécurité et la cybersécurité, la responsabilité, l'impact social et l'éducation ;
- Recenser les questions qui doivent être traitées au niveau paneuropéen.

14. Thèmes de débat proposés :

<sup>3</sup> [www.imo.org/fr/mediacentre/meetingsummaries/fal/pages/fal-42nd-session.aspx](http://www.imo.org/fr/mediacentre/meetingsummaries/fal/pages/fal-42nd-session.aspx).

<sup>4</sup> Ondes très haute fréquence.

<sup>5</sup> [www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2018.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2018.html).

<sup>6</sup> [www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3rep.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3rep.html).

- Les initiatives stratégiques dans le domaine du transport et de la logistique numériques et les outils numériques pour le transport par voies de navigation intérieures dans l'Union européenne et au-delà ;
- Les projets internationaux et les stratégies nationales en cours concernant les voies de navigation intérieures et la navigation fluvio-maritime ;
- L'optimisation des flux de marchandises grâce à l'amélioration de l'utilisation et de l'échange des données ;
- La numérisation comme moyen de faciliter l'intégration du transport par voies de navigation intérieures dans les chaînes de transport intermodal, le rôle des ports intérieurs comme centres numériques ;
- L'expérience acquise dans d'autres modes de transport et les synergies possibles ;
- Le développement des SIF dans la navigation intérieure ;
- L'informatisation des documents de transport, la simplification des procédures relatives aux documents et l'harmonisation des données ;
- La cyberrésilience et la gestion des risques ;
- Les dimensions sociales de la numérisation et les normes de qualification et de formation dans le domaine de la navigation intérieure.

15. Les séances en atelier seront suivies d'une table ronde sur les avantages et les possibilités offerts par la numérisation, les difficultés et les risques qu'elle présente, les obstacles auxquels elle se heurte, les solutions possibles et les enseignements tirés de l'expérience.

16. Il serait utile que l'atelier permette de définir un ensemble de points à examiner au niveau paneuropéen et de questions à soumettre au SC.3 pour qu'il en poursuive l'examen.

---