

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

Genève, 24-26 février 2015

Point 4 d) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale:**Systèmes de transport intelligents****État de la mise en œuvre de la feuille de route
pour les 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****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document offre une vue d'ensemble des activités de promotion des technologies novatrices qui influent sur la mise en œuvre de la feuille de route pour les systèmes de transport intelligents (STI), adoptée à la soixante-quatorzième session du Comité des transports intérieurs (le CTI).

Le CTI est invité à encourager les initiatives visant à réglementer les véhicules automatisés. En 2014, l'automatisation des véhicules est devenue l'objectif essentiel des STI et du secteur de la télématique. Elle a joué le rôle de catalyseur de l'accélération des efforts de mise en œuvre des STI. Favoriser l'adoption de mesures réglementaires permettrait de maintenir les avantages que les STI peuvent apporter en matière de sécurité routière, de protection de l'environnement, d'efficacité énergétique et de gestion de la circulation.

Le CTI est invité à favoriser les mesures de promotion des activités relatives aux STI portant sur les infrastructures et tous les modes de transport, et à étudier comment aborder les questions relatives aux STI dans le cadre d'une approche intégrée.



I. Contexte

1. Les systèmes de transport intelligents (STI) se rapportent à *tout système ou service qui rend la circulation des personnes ou des marchandises plus efficace et économique, donc plus «intelligente»*. Il s'agit d'éléments fondamentaux à prendre en compte dans le traitement de la question de la mobilité future. Les applications des STI contribueront à l'instauration d'une mobilité durable en rendant les transports plus efficaces, plus sûrs et plus respectueux de l'environnement. Ceci n'arrivera toutefois que si les solutions et les services techniques pertinents sont intégrés dans des cadres politiques appropriés et des politiques harmonisées, afin de faciliter l'interopérabilité aux niveaux national et international.

2. En considération de l'importance des technologies novatrices lorsqu'il s'agit de faire face aux difficultés actuelles et futures concernant les transports et la mobilité, le débat de politique générale tenu à la soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs était intitulé: «L'innovation dans l'optique de modes de déplacement viables.». On en a tiré des enseignements précieux sur les perspectives que l'innovation pourra offrir dans le secteur des transports. Ce débat a en outre imprimé un élan stimulant aux organes subsidiaires du CTI qui travaillent sur la question de l'innovation à différents niveaux.

3. L'objectif des parties ci-dessous de la présente note est d'énoncer les activités et les initiatives de promotion des technologies novatrices contribuant à la mise en œuvre de la feuille de route de la Commission économique pour l'Europe (CEE) pour les STI. On trouvera un récapitulatif des 20 mesures de la feuille de route à l'annexe I et une vue d'ensemble de celles qui ont été mises en œuvre en 2014 à l'annexe II.

II. Activités de la CEE en 2014

A. Débat de politique générale du CTI

Documents: ECE/TRANS/240 et Corr.1, par. 10 et annexe I.

4. De nombreuses solutions novatrices au service de la viabilité des modes de déplacement et des transports ont été présentées lors du débat de politique générale de la soixante-seizième session du CTI (25 février 2014, Genève). Certaines étaient déjà mises en œuvre, d'autres étaient sur le point de l'être. Elles ont été perçues comme autant de possibilités susceptibles de révolutionner le secteur des transports et d'apporter des réponses à des questions allant au-delà de celles directement liées aux transports, notamment la transition énergétique.

5. Deux intervenants ont fait des exposés sur les nouvelles tendances dans le domaine des technologies applicables aux véhicules et ont fait valoir deux façons de mettre en œuvre les technologies applicables aux véhicules autonomes: une approche «classique», consistant à augmenter progressivement le niveau d'«intelligence» des véhicules, et une approche «de rupture», consistant à doter les véhicules des technologies novatrices dans un même temps et dans un avenir très proche. Pour les deux intervenants, cette évolution technologique accélérée serait une avancée en termes de sécurité et les véhicules deviendraient plus performants et plus respectueux de l'environnement. Ces technologies auraient de plus des effets positifs sur une société vieillissante et faciliteraient la vie des personnes handicapées.

6. Il a été souligné que le secrétariat de la CEE pourrait jouer un rôle important dans la diffusion des bonnes pratiques et l'échange d'informations aux fins d'un accompagnement efficace du développement et de la mise en œuvre des STI.

7. Pour suivre l'élan donné par le débat de politique générale et plus généralement par le CTI, plusieurs activités et réunions ont été organisées au sein de la CEE et à l'extérieur sur les thèmes de l'automatisation et de la connectabilité des véhicules.

Mesure de la feuille de route visée: 2.

B. Symposium de l'Union internationale des télécommunications sur la voiture connectée du futur

Documents: <http://itu.int/en/fnc/2014/>.

8. À la suite du débat de politique générale, la CEE a organisé conjointement avec l'Union internationale des télécommunications (UIT) le symposium de 2014 sur la voiture connectée du futur, qui s'est tenu pendant le Salon de l'automobile de Genève et s'adressait donc à un vaste public de professionnels. Les participants au symposium ont conclu que pour tirer avantage des STI, il était important d'aborder certains points comme les normes, la cybersécurité, la fiabilité des logiciels, l'information et l'éducation, les cadres juridiques et la question de la responsabilité de façon globale, avec un large éventail d'acteurs. Les parties prenantes des secteurs de l'automobile et des technologies de l'information et de la communication (TIC) et les organismes chargés des aspects réglementaires, juridiques et normatifs ont été appelés à collaborer à l'élaboration d'un plan qui faciliterait le passage à un déploiement mondial coordonné en 2020, date à laquelle les véhicules automatisés seront commercialisés.

Mesures de la feuille de route visées: 2, 3, 4, 5, 8, 9 et 17.

C. Table ronde annuelle sur les systèmes de transport intelligents

Documents: www.unece.org/index.php?id=36646#.

9. La table ronde annuelle sur les STI, organisée conjointement avec le Gouvernement belge (17 et 18 novembre 2014, Bruxelles), était intitulée: «Towards a New Transportation Culture: Technology Innovations for Safe, Efficient and Sustainable Mobility» (Vers une nouvelle culture des transports: des innovations technologiques au service d'une mobilité sûre, efficace et durable). Cet atelier phare organisé tous les ans, qui fait partie des mesures de la feuille de route de la CEE pour la promotion des STI, a porté sur les mesures générales allant de l'harmonisation des politiques à l'amélioration de la sécurité routière, en passant par la sécurité des données. Il a réuni des experts des STI qui ont débattu du rôle des innovations fondées sur l'information et la communication dans l'instauration d'une culture de la conduite automobile et des transports qui contribue à une mobilité sûre, efficace et durable. Les participants à l'atelier ont conclu que la sécurité routière et la gestion de la mobilité étaient les domaines dans lesquels s'ouvraient les principales perspectives. Ils ont choisi plusieurs priorités, à savoir le développement de voitures autonomes et de véhicules automatisés, la sécurité aux intersections et aux passages à niveau, les redevances routières et les péages routiers intelligents, ainsi que la gestion de la circulation routière et les panneaux à message variable.

Mesures de la feuille de route visées: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19 et 20.

D. Groupes de travail du Comité des transports intérieurs

a) Séance spéciale de la CEE sur le thème «Transports et pollution atmosphérique»

Document: ECE/EB.AIR/WG.5/112, annexe II.

10. Une séance spéciale du Groupe de travail des stratégies et de l'examen, organe relevant de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, a été organisée conjointement avec la Division des transports de la CEE, le 3 juillet 2014, sur le thème des transports et de la pollution atmosphérique. De nombreuses innovations dans le domaine de la réduction des émissions aux fins de la viabilité des transports y ont été présentées. Le Groupe de travail a noté les effets positifs attendus des innovations intelligentes et a participé à un échange d'expériences en matière de politiques, de stratégies et de mesures pour réduire la pollution atmosphérique (y compris la réduction des émissions de gaz à effet de serre) dans le secteur des transports intérieurs.

Mesure de la feuille de route visée: 17.

b) Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3)

Document: ECE/TRANS/SC.3/197.

11. Le Groupe de travail des transports par voie navigable a poursuivi ses travaux sur les applications des STI relatives aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure et visant à harmoniser les services paneuropéens d'information fluviale.

Mesure de la feuille de route visée: 14.

c) Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)

12. La Réunion commune de la Commission d'experts du RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) et du WP.15, par l'intermédiaire de son groupe de travail informel sur la télématique, a poursuivi ses travaux sur les applications des STI visant, entre autres, à accroître la rapidité et l'efficacité des interventions d'urgence concernant les marchandises dangereuses en cours de transport.

Mesure de la feuille de route visée: 12.

d) Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)

Documents: [ECE/TRANS/WP.1/145](#) et [Corr.1](#) (par. 21 et 22).

13. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a achevé une partie de ses débats sur les amendements à la Convention de Vienne de 1968. Ces derniers étaient nécessaires pour: i) faire en sorte que les règles de sécurité n'empêchent pas la diffusion et l'utilisation de nouvelles technologies destinées à améliorer la sécurité routière; et ii) éliminer les risques d'incohérence entre la Convention et les Règlements concernant les véhicules des Accords de 1958 et de 1998.

Mesure de la feuille de route visée: 10.

e) Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)

Documents: Document informel [GRRF-76-43](#) et [vidéo](#).

14. À sa soixante-seizième session, en février 2014, le GRRF a assisté à un exposé sur les véhicules connectés et à la présentation d'une application prometteuse de cette technologie, appelée «Platooning» (GRRF-76-43). Les trains routiers ou «pelotons» connectés sont un bon moyen de rendre la circulation routière plus fluide et d'améliorer

l'efficacité énergétique et la sécurité des véhicules faisant partie du peloton. À cette période, plusieurs programmes étaient en cours, comme le projet SARTRE ou le projet COMPANION. Le GRRF a estimé que ce type de technologie pouvait avoir des incidences importantes sur les économies en carburant et la sécurité routière, mais que ces bénéfices étaient actuellement minorés par les règles nationales et internationales en matière de circulation routière, par exemple l'obligation pour tout conducteur de rester maître de son véhicule et l'obligation de respecter des distances de sécurité entre les véhicules sur la route (relevant d'une interprétation de l'article 13 de la Convention de Vienne de 1968).

Documents: Documents informels [GRRF-78-31](#) et [WP.29-164-27](#).

15. À sa soixante-dix-huitième session, en septembre 2014, le GRRF a assisté à un exposé (GRRF-78-31) de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile sur les technologies actuelles et futures appliquées au stationnement automatique et au pilotage automatique sur autoroute. Cet exposé a été suivi d'un débat sur une proposition visant à supprimer certaines dispositions d'un règlement, ce qui reviendrait à autoriser de facto les véhicules autonomes. Il a été estimé que les débats tenus récemment avec le WP.1 au sujet de la Convention de Vienne étaient directement liés au déploiement de ce type de technologie. Il est apparu nécessaire de donner une orientation stratégique pour soutenir les considérations de politique générale et les travaux consécutifs sur la réglementation. Le GRRF a décidé de remettre sa décision sur la proposition à une date ultérieure, dans l'attente d'orientations de la part des décideurs ([WP.29-164-27](#)).

Mesures de la feuille de route visées: 2, 3, 4, 5, 8, 9 et 17.

f) Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)

16. En 2013, le GRSG a commencé à travailler sur les systèmes d'appel d'urgence en cas d'accident (AECS). De nombreux experts ont estimé que la réglementation de l'utilisation des systèmes de géolocalisation et de télécommunication aux fins de la sécurité des véhicules était un progrès important, qui apporterait de plus un savoir-faire avancé aux autorités réglementaires. Dans le travail sur la connectabilité des véhicules, il ne fallait pas en sous-estimer l'intérêt. En 2014, de nombreuses conférences sur la connectabilité et l'automatisation des véhicules ont révélé l'intérêt que portaient les organismes de normalisation à la réglementation, ainsi que le retard pris dans la normalisation et l'harmonisation des télécommunications pour la connectabilité des véhicules. Cette situation a été jugée insatisfaisante, car les autorités réglementaires ne pouvaient pas compter sur des normes harmonisées et bien établies au niveau mondial. Le Président du groupe de travail informel des AECS a choisi de relever le défi que constitue l'élaboration du premier règlement sur la connectabilité des véhicules dans un laps de temps ambitieux.

Mesures de la feuille de route visées: 3, 4, 5, 7 et 9.

g) Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)

Documents: [ECE/TRANS/WP.29/1110](#), par. 16
[ECE/TRANS/WP.29/1112](#), par. 21.

17. À sa session de juin 2014, le WP.29 a noté l'évolution technologique rapide qui se dégageait des différentes présentations faites à plusieurs salons de l'automobile sur les modèles conceptuels, notamment les systèmes d'automatisation perfectionnés. Il a rappelé que le WP.1 était convenu, à sa session d'avril 2014, d'amender la Convention de Vienne de 1968. Compte tenu de l'importance de cette évolution, le WP.29 a décidé de recentrer certaines mesures. À sa session de novembre 2014, il a reçu un rapport sur l'état d'avancement des activités s'y rapportant. Il a en outre adopté un plan d'action destiné à relever les défis de l'automatisation des véhicules, impliquant de redéfinir le mandat de son

groupe de travail informel des STI, qui deviendra le groupe de travail informel de la conduite automatisée.

III. Conclusions tirées des activités menées en 2014 et prochaines étapes

A. Véhicules connectés

18. Sous les auspices de la CEE, de nombreuses activités ont été entamées pour promouvoir les technologies novatrices et mettre en œuvre la feuille de route pour les STI adoptée par le CTI à sa soixante-quatorzième session. Le déploiement des STI s'est heurté à de nombreux obstacles qui ont ralenti leur application à tous les modes de transport, parmi lesquels le problème de la fragmentation. En 2014, les résultats les plus importants produits dans le cadre des diverses activités relatives aux STI l'ont été dans le domaine des véhicules automatisés et connectés.

19. Autrefois, les conducteurs obtenaient des informations sur l'encombrement des routes, les accidents et les dangers par la radio (chaîne d'information routière ou bulletins d'information). Puis, les STI ont permis l'introduction des panneaux à message variable. Grâce aux technologies de pointe actuelles, les systèmes de géolocalisation mobiles et les téléphones intelligents (qui utilisent, par exemple, GoogleMaps, INRIX, Tele Atlas et NAVTEQ pour fournir des informations sur la circulation à partir des renseignements collectés par les téléphones intelligents et autres capteurs) offrent des informations immédiates et de meilleure qualité. Dans un avenir proche, les voitures connectées équipées de systèmes de communication entre véhicules (VZV) et entre véhicules et infrastructures (VZI) permettront une utilisation plus systématique des informations et des interactions, ainsi qu'une gestion plus fine et plus active de la circulation, notamment par la recherche de solutions aux problèmes de sécurité routière, d'efficacité énergétique et d'émissions de polluants. En outre, ces technologies pourraient offrir davantage de possibilités en termes de transfert modal et permettre d'utiliser au mieux les solutions de transport intermodal.

20. La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) du Ministère américain des transports a déjà publié un avant-projet de réglementation sur la technologie de communication de véhicule à véhicule et a progressé dans ses activités visant la prochaine étape réglementaire (publication d'un projet de réglementation en 2016).

21. On ne prendra conscience de tous les avantages procurés par les systèmes de communication de véhicule à véhicule et entre le véhicule et les infrastructures, comme l'aide au franchissement d'intersections (Intersection Motion assist), l'aide pour tourner à gauche (Left Turn Assist) et l'aide au franchissement des feux de signalisation (Red Light Violation Warning), qu'une fois que ces systèmes auront atteint un taux de pénétration du marché suffisant (on notera que l'âge médian des véhicules privés est statistiquement de 11 ans aux États-Unis d'Amérique et de 9 ans dans l'Union européenne). Avant d'atteindre la masse critique pour être appliquées, les technologies relatives à la connectabilité des véhicules et les technologies connexes en lien avec l'informatisation des sociétés modernes apporteront autant d'applications de transition utiles à la gestion des transports et de la circulation routière.

22. Il faudra, toutefois, prendre des mesures réglementaires à différents niveaux pour quantifier les avantages ci-dessus et régler les problèmes de cybersécurité.

B. Véhicules automatisés

23. Les travaux menés par les divers organes subsidiaires du CTI ont montré que les innovations en matière d'automatisation étaient en cours de développement et de commercialisation. Les systèmes d'automatisation étaient autrefois vus comme relevant du confort et ne requéraient pas l'intervention des autorités. En 2014, on s'est aperçu qu'ils ne faisaient pas l'objet de recherches isolées, mais qu'ils reposaient sur de nouveaux concepts liés à l'évolution de l'informatisation et à la maturité des technologies indispensables à leur développement, comme les systèmes de géolocalisation (GPS, ERA GLONASS et GALILEO), la cartographie en haute définition ainsi que les technologies de détection de l'environnement et de traitement de l'information («intelligence»). On a également réalisé qu'il y avait désormais là matière à concurrence entre les pays.

24. Le développement et la promotion de ces systèmes intelligents pour véhicules nécessitent un travail sur les définitions et les classifications auquel le WP.29 a décidé de s'atteler. Au débat de politique générale de la dernière session du CTI, deux approches ont été présentées, par les professionnels. Cependant, les décideurs pourraient être contraints de considérer des solutions technologiques partielles pour l'automatisation et les voitures autonomes. En effet, des incertitudes demeurent sur: i) le calendrier d'introduction de ces innovations sur le marché; et ii) l'évaluation de la sécurité de ces nouvelles technologies assez peu connues et n'ayant pas fait l'objet d'essais.

25. Les décideurs devront évaluer et prendre en compte les effets secondaires du déploiement de ces technologies, notamment en ce qui concerne: i) l'assurance; ii) l'évaluation des responsabilités en cas d'accident; iii) les règles de circulation, qu'il faudrait sans doute adapter; et iv) les infrastructures si la connectabilité du véhicule devait être considérée comme un préalable à certains types d'automatisation.

26. À sa session de juin 2014, le WP.29 a pris la décision d'organiser et de coordonner les travaux nécessaires dans le cadre de son mandat. À sa session de novembre 2014, un de ses organes subsidiaires a soulevé deux questions: devait-on traiter ces technologies en même temps que les technologies classiques ou séparément? La réglementation devait-elle guider le développement technologique (en fixant un ensemble complet de prescriptions fonctionnelles) ou l'accompagner avec souplesse (uniquement avec des dispositions minimales en matière de sécurité)?

27. Le WP.29 a décidé de traiter ces questions et d'apporter des réponses à ses organes subsidiaires en 2015 afin d'éviter de bloquer l'élaboration de la réglementation se rapportant à ces technologies.

C. Les systèmes de transport intelligents et les différents modes de transport et leurs infrastructures

28. L'année 2014 a été surtout consacrée à la connectabilité et à l'automatisation des véhicules, en plus des activités ordinaires liées aux STI selon les différents modes de transport et leurs infrastructures. La CEE a poursuivi ses efforts de promotion en la matière et de mise en œuvre de la feuille de route pour les STI, concernant le transport des marchandises dangereuses et les panneaux à message variable, par exemple. Le Comité directeur du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) (réuni les 10 et 11 avril 2014 à Varsovie) est convenu de travailler sur la gestion de la circulation routière et sur la compatibilité des STI entre les pays participant au projet, tout en gardant à l'esprit l'architecture commune du projet FRAME de l'Union européenne.

29. En 2014, un cap a été franchi dans le domaine en vogue de l'automatisation des véhicules, laquelle, à l'origine, n'était pas liée à la connectabilité des véhicules: l'autonomisation est devenue l'objectif essentiel des STI. En s'intéressant à l'automatisation, de nombreux acteurs ont également œuvré en faveur des technologies relatives à la connectabilité. Le véhicule connecté est devenu un catalyseur pour de nombreuses activités se rapportant aux STI, y compris la promotion des STI classiques dans les différents modes de transport et leurs infrastructures. Travailler sur l'automatisation des véhicules est ainsi l'occasion d'accélérer la mise en œuvre des mesures passées et actuelles concernant les STI.

Mesures de la feuille de route visées: 2, 7, 13 et 15.

D. Prochaines étapes

30. Le Comité est invité à favoriser la promotion des activités relatives aux STI portant sur les infrastructures et tous les modes de transport, et à étudier comment aborder les questions relatives aux STI dans le cadre d'une approche intégrée.

Annexe I

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 |

Annexe II

Vue d'ensemble des mesures de la feuille de route appliquées en 2014

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