

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Compte-rendu de la table ronde des ministres tenue le 5 octobre 2015

*à l'occasion du 22^e Congrès Mondial
des systèmes de transport intelligents (STI),
Bordeaux, 5-9 octobre 2015*

Les perspectives de développement des STI au service de l'environnement et du climat

Sommaire

Introduction	2
Cadrage 1	2
Cadrage 2	5
Interventions de mise en perspective	7
Prises de parole (table ronde)	8
Discussion (table ronde)	13
Conclusion	17
Annexes	
• Le Manifeste de Bordeaux « Les STI contre le changement climatique » adopté le 5 octobre 2015	18
• Liste des participants de la table ronde des ministres : chefs de délégations	20

A l'initiative de la France, l'ouverture officielle du 22^e Congrès mondial des STI a été précédée d'une table ronde des ministres.

Ségolène Royal, ministre française de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et Alain Vidalies, secrétaire d'Etat français chargé des transports, de la mer et de la pêche y avaient largement convié leurs homologues en charge des transports à travers le monde, en leur proposant de centrer les débats sur les perspectives de développement des STI au service de l'environnement et du climat.

28 pays étaient présents à la table ronde. La liste des participants en titre à la table ronde, incluant les ministres ou leurs représentants dûment accrédités, figure en annexe.

La séance s'est tenue le 5 octobre 2015 de 14h à 16h, à huis clos (ni public ni médias) au sein d'un périmètre réservé à l'intérieur du Palais des Congrès de Bordeaux. Les débats étaient suivis en direct, depuis une salle d'écoute attenante, par une audience très limitée incluant des représentants des organisations STI nationales.

Le compte-rendu qui suit a été établi par la partie française, sur la base des enregistrements de la séance. NE PAS TRONQUER. NE PAS RESUMER.

Introduction

Eva MOLNAR, animatrice de la séance, Directrice de la Division Transports de la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe (CEE-ONU).

Bonjour à tous.

Voici quinze jours, aux Nations-Unies, les chefs d'Etat se sont mis d'accord sur l'agenda 2030 et sur les nouveaux objectifs en matière de développement durable. La COP 21 sera organisée dans deux mois à Paris. Il est donc très opportun d'évoquer les outils permettant de rendre les moyens de transport plus durables. Plus précisément, il sera question des STI liés à des initiatives en matière de changement climatique. Il s'agit d'évoluer vers une mobilité intelligente et une meilleure utilisation de l'espace.

Cadrage 1

Alain VIDALIES, co-président de la séance, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche auprès de la Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, France

C'est un grand plaisir pour moi de vous accueillir aujourd'hui pour cette table ronde ministérielle du 22^e congrès mondial des transports intelligents de Bordeaux. En 2012, le congrès mondial des transports intelligents de Vienne avait inauguré des échanges au niveau ministériel. Par la suite, les congrès mondiaux de Tokyo et de Détroit ont poursuivi ces discussions. Les transports intelligents (STI) ne se résument plus à des technologies. Ils font maintenant partie intégrante des politiques de transports aux niveaux local, national et international.

La France a donc décidé d'amplifier cette dynamique des réunions ministérielles. Je me réjouis de voir qu'autant de pays et d'organisations ont répondu à l'invitation que la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et moi-même, nous leur avons adressée.

Cette réunion rassemble des représentants des États de toutes les régions du monde, mais aussi des organisations internationales, notamment le Forum international des transports et la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies. Les représentants des associations ITS nationales ou régionales ont également été conviés à assister à nos échanges.

Dans un premier temps, cette réunion permettra d'échanger sur les principaux enjeux de politique publique des ITS. Ces enjeux peuvent concerner des services ITS que nous considérons comme prioritaires pour les objectifs que nous partageons, la sécurité, la gestion optimale des réseaux de transports, la fluidité et la réduction des nuisances.

Ils peuvent également avoir trait à l'ouverture des données, l'interopérabilité, le soutien aux expérimentations, la protection des données, la cyber-sécurité, le financement ou l'évaluation. Je pense utile que nous ayons ces échanges sur les politiques publiques ITS en présence des représentants des associations ITS nationales et régionales, afin que les représentants de l'industrie et des services connaissent nos préoccupations communes. En effet, ce sont bien les entreprises qui, *in fine*, auront à développer les systèmes et les services de transports intelligents répondant à nos préoccupations et celles de nos concitoyens.

Par ailleurs, je vous invite à échanger sur le lien entre les ITS et le climat. L'année 2015 sera l'année du climat, avec la tenue de la COP 21 en décembre, à Paris. Son objectif consiste à limiter le réchauffement global à moins de 2 degrés, en comparaison avec l'ère préindustrielle et à adapter nos sociétés aux perturbations déjà existantes. La France est très engagée, avec ses partenaires et vos pays, dans quatre composantes de la COP 21 :

- un accord universel et engageant pour le régime post 2020 de la convention cadre sur le changement climatique ;
- les contributions nationales soumises par les parties avant la COP 21 ;
- la composante financière destinée à permettre le financement de la transition vers des économies « bas carbone » et résilientes ;
- l'agenda des solutions ou l'agenda des actions.

Cet agenda des actions constitue une composante spécifique de la COP 21. Il vise à catalyser, soutenir, accélérer les initiatives d'acteurs non gouvernementaux et gouvernementaux en faveur du climat, et notamment celles des entreprises et des collectivités territoriales. Le secteur des transports est l'un des secteurs prioritaires de l'agenda des actions. D'ores et déjà, nous avons mobilisé treize initiatives sectorielles. Elles recouvrent les transports publics, ferroviaires et aériens ainsi que les aéroports, la route, les infrastructures portuaires et fluviales, l'efficacité des véhicules, la mobilité électrique, le fret, la planification de la mobilité urbaine, le vélo et les ITS.

Une présentation de l'initiative « *ITS for climate* » est disponible dans cette salle. Cette initiative vise notamment à favoriser les échanges d'expériences sur les impacts positifs et les solutions ITS pour le climat. Les ITS, en favorisant des comportements de mobilité mieux informés, plus fluides, plus responsables, peuvent jouer un rôle en faveur de la réduction des émissions. Encore faut-il documenter cette perspective par des expériences et des projets.

C'est toute la valeur ajoutée que nous attendons de cette initiative « ITS pour le climat », dans laquelle j'appelle les associations ITS régionales et nationales à s'impliquer. Il s'agit de rassembler une coalition étendue d'acteurs autour de cette initiative, d'ici la COP 21. Le texte de préparation à notre table ronde s'intitule « manifeste » et porte sur la contribution des ITS à la lutte contre le changement climatique. Son but est de rassembler en quelques paragraphes synthétiques notre compréhension commune des enjeux et des mécanismes qui lient les ITS et le climat et d'exprimer nos attentes, afin que les ITS puissent contribuer concrètement à la lutte contre le changement climatique.

Nous allons co-présider cette réunion, Madame Violeta Bulc, commissaire européenne aux transports et moi-même. Monsieur José Viegas, secrétaire général du Forum international des transports (FIT) proposera un exposé introductif illustrant les enjeux des ITS pour une mobilité urbaine durable. Monsieur Patrick Oliva, directeur de la prospective et du développement durable du groupe Michelin, fera le point sur la préparation de l'agenda des actions de la

conférence sur le climat. Madame Eva Molnar, directrice des transports à la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, animera nos échanges.

Permettez-moi de poursuivre mon intervention par quelques mots sur les priorités françaises en matière de transports intelligents. La France s'est dotée en février 2014 d'un cadre stratégique sur les transports intelligents, intitulé « Mobilité 2.0 ». Cette stratégie vise, en tenant compte du cadre européen et notamment de la directive ITS de 2010, à faciliter le déploiement des ITS pour répondre aux objectifs de sécurité et de gestion optimale des réseaux, de fluidité et de réduction des émissions.

Le premier axe porte sur l'ouverture des données de transports. Le débat national tenu à la fin de l'année 2014 nous a permis de formuler des recommandations pour une ouverture maîtrisée des données, permettant de concilier les besoins des fournisseurs de services d'information avec les objectifs de gestion des exploitants de services.

Dans ce prolongement, des dispositions relatives à l'accès du voyageur aux données nécessaires à son information ont été incluses dans la loi relative à la croissance et à l'activité. Il s'agit d'ouvrir les données des services réguliers de transports publics et des services de mobilité et l'accès au calculateur d'itinéraire des collectivités territoriales. La loi pose le principe d'une diffusion et d'une réutilisation gratuite et immédiate des données.

La seconde action concerne le projet SCOOP@F, qui a pour objectif le déploiement de systèmes coopératifs sur 2 000 kilomètres de voies (routes et rues) équipées, pour échanger des données avec 3 000 véhicules connectés. Nous souhaitons que cette coopération entre les véhicules et les infrastructures contribue à la sécurité routière et qu'elle améliore progressivement la collecte et la diffusion des données sur l'information routière. Ce projet européen va se dérouler en France, en relation étroite avec les expérimentations conduites chez nos voisins. Nous avons mené un intense travail de spécification de ces services, en lien avec l'État, les gestionnaires locaux d'infrastructures et les constructeurs automobiles. Sur cette base, les développements peuvent être engagés. Les systèmes correspondants seront déployés en 2017.

Le troisième axe concerne l'information multimodale. La clarification du cadre de l'ouverture des données permet de lever de nombreux obstacles. Les discussions se poursuivent avec les opérateurs de transports pour fournir aux voyageurs une visibilité complète et rapide sur les modes de transports disponibles et l'empreinte environnementale des trajets.

Le quatrième axe a trait à la stratégie « Mobilité 2.0 ». Elle prévoit que les autorités publiques nationales et locales se concertent pour identifier les priorités communes des services ITS. Ce travail, en concertation avec les collectivités territoriales, permet de dégager des lignes de consensus autour de services tels que l'information sur les travaux et les événements imprévus, la signalisation embarquée, et l'information sur le trafic en temps réel, les transports publics, le covoiturage et l'auto-partage, la disponibilité des parkings et parcs relais et des aires de livraison ainsi que les infrastructures de distribution de carburants alternatifs et de recharge électrique.

Ces orientations générales, cohérentes avec la directive européenne sur les ITS, devraient accorder la priorité aux efforts de spécification ou de normalisation nécessaires au déploiement de ces services.

Enfin, le cinquième axe de la stratégie « Mobilité 2.0 » porte sur la mise en place d'un cadre favorable à l'innovation et à l'expérimentation. Cet axe s'est considérablement renforcé depuis un an, spécifiquement pour le véhicule à délégation de conduite ou véhicule autonome, qui constitue un thème phare du congrès de Bordeaux.

Le plan industriel sur les véhicules autonomes, piloté par Carlos Ghosn, a pour objectif le développement de véhicules dont les fonctions de conduite peuvent être partiellement ou totalement déléguées à ces véhicules. Il s'agit en effet d'un enjeu stratégique pour l'industrie et le maintien des emplois. Les progrès effectués en matière d'aides à la conduite ont incité les grands acteurs de l'Internet et du numérique ainsi que les filières de l'automobile et du transport à se réunir pour développer une offre compétitive de composants, de capteurs, de logiciels, de

systèmes de commandes et de services afin de proposer d'ici à 2020 des véhicules autonomes à prix abordable.

L'ambition de ce programme consiste à faire de l'industrie française de l'automobile et du transport l'une des pionnières dans la conception des véhicules autonomes pour tous. La feuille de routes sur les véhicules autonomes, validée en juillet 2014, englobe des actions sur l'analyse des marchés et de la chaîne des valeurs, les programmes technologiques, la démonstration de la sécurité et de la sûreté, le cadre juridique et le déploiement des véhicules.

Cette feuille de route prévoit en particulier des expérimentations en toute sécurité, afin de démontrer l'amélioration de la sécurité routière et de lever les obstacles réglementaires, sociaux et techniques au déploiement de ces véhicules. La loi de transition énergétique pour la croissance verte, promulguée en juillet dernier, sera assortie d'une ordonnance permettant l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite, ou de véhicules autonomes sur la voie publique.

Après une première expérience à La Rochelle durant l'été 2011, des essais de navettes ont été effectués au début de l'année 2015. Des véhicules autonomes ont été utilisés sur les routes françaises. A la fin du mois de juin 2015, Peugeot a obtenu une autorisation pour la réalisation de tests fonctionnels sur des routes ouvertes. Les démonstrations effectuées dans le cadre du congrès de Bordeaux permettront de mieux connaître le savoir-faire français en matière d'automatisation de véhicules.

Cadrage 2

Violeta Bulc, coprésidente de la séance, Commissaire européen aux Transports

Je remercie la ville de Bordeaux et le ministre Vidalies pour leur invitation. Je remercie également les participants à cet événement majeur, qui doit contribuer à définir des stratégies pour les transports intelligents. Ce sujet me tient particulièrement à cœur. Il fait l'objet d'une grande attention de la Commission européenne puisqu'il peut favoriser la croissance, les investissements et l'emploi, augmenter l'efficacité énergétique et susciter l'apparition de nouveaux services numériques.

Les systèmes de transports intelligents peuvent fortement contribuer à la sécurité routière, à réduire la pollution et à améliorer les services à la communauté, notamment aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite.

Cette table ronde ministérielle me donne l'occasion de partager les points de vue de la Commission sur la manière dont nous pouvons relever les défis majeurs. Le coût du changement climatique est considérable pour la société. Le coût de l'inertie serait encore plus élevé. La COP21 de décembre marquera une étape essentielle. La proposition consiste à réduire nos émissions d'au moins 40 % d'ici 2030.

Le transport peut grandement contribuer à l'atteinte de cet objectif, par la mise en place de systèmes de conduite plus efficaces et le recours à des énergies alternatives, en particulier les énergies renouvelables, ainsi qu'à l'électricité. Les efforts doivent aussi porter sur la conduite autonome et connectée, le développement de la comodalité, une mobilité plus intelligente et une meilleure gestion des transports pour réduire la congestion routière et la pollution. Par ailleurs, il convient de promouvoir les technologies vertes et l'économie circulaire.

Les STI constituent une étape majeure pour l'évolution des transports, en tant que partie intégrante de la révolution numérique. Il nous faut atteindre une meilleure intégration des services ou des réseaux de transport, pour rendre le système de transports plus efficace et plus durable. Les STI seront un axe clé de ces transformations.

J'ai exercé des fonctions dans le monde des télécommunications et de l'informatique. De mon point de vue, les transports ont besoin d'une architecture formelle, que nous pouvons

progressivement mettre en place, qui permette le partage de données et l'intégration des services. Il faudra aussi favoriser les échanges aux niveaux national et international et encourager le développement de nouveaux services en vue d'intensifier la coopération autour des STI. L'Internet nous fournit la possibilité de travailler et communiquer via des plateformes interconnectées et de partager des bases de données. Nous devons rendre les infrastructures de transport intelligentes et créer un cadre qui garantisse à la fois l'accès sécurisé à des données fiables et la protection des données personnelles. La priorité doit être donnée à un système de normes mondial qui apporte les garanties appropriées.

En ce qui concerne les services et les solutions, les STI pourront permettre de développer des solutions holistiques, intégrées, pour les usagers, comme le ticket unique ou la mobilité considérée comme un service. L'interconnexion des bases de données est un préalable déterminant en vue d'offrir une mobilité renforcée et des services améliorés. Les tendances actuelles pour l'économie du partage et la mise en place de réseaux intelligents mettent l'utilisateur au cœur du système de transport et transforment la mobilité (en termes de nouveaux services et de nouvelles pratiques).

Il est indispensable de développer une stratégie globale. L'Union européenne travaille déjà à concevoir un ensemble de mesures en matière de STI, notamment une feuille de route pour le déploiement de systèmes coopératifs afin que tous les acteurs agissent en collaboration. Il conviendra également de renforcer les liens avec le secteur industriel pour coordonner le déploiement de STI interopérables et favoriser les investissements correspondants.

La directive STI adoptée en 2010 confère à la Commission un rôle accru quant à la promotion de l'interopérabilité des STI à l'échelle de l'Europe. Cette directive donne mandat à la Commission pour intervenir dans plusieurs domaines déterminants pour le développement des STI. C'est dans ce cadre que la Commission s'emploie à faciliter le dialogue entre les représentants des Etats membres, l'industrie automobile et les autres acteurs impliqués, en vue notamment de trouver un accord, courant 2016, sur une série de recommandations quant au déploiement coordonné des STI à travers l'Europe.

L'Union européenne finance également le déploiement des STI le long du réseau de transports transeuropéen. Le plan Juncker prévoit de nouveaux mécanismes de financement visant à inciter les investisseurs privés à s'impliquer dans la mise en place de solutions de transports nouvelles et innovantes. Dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, un nouvel appel à propositions sera émis dès novembre prochain. Dans le champ des STI et en particulier des STI coopératifs, le budget affecté à cet appel se monte à 70 millions d'euros. Et pour ce qui est d'Horizon 2020, les appels à propositions à venir mobiliseront plus de 100 millions d'euros en vue de l'automatisation du transport routier.

Enfin, je souhaite mettre l'accent sur la dimension économique de notre réflexion. La COP 21, en décembre, prendra de nouvelles décisions en matière de changement climatique. Cette table ronde ministérielle constitue une première étape pour évaluer la contribution des STI à ce processus. Nous devons faire preuve d'audace pour restreindre les émissions de carbone dans nos systèmes de transports et favoriser le développement des STI. Mais cet objectif « vert » est d'autant plus crucial qu'il vient favoriser le développement d'une nouvelle économie et stimulera donc la croissance.

Je vous remercie pour votre écoute.

Eva MOLNAR

La France souhaite le développement de ces STI et la mise en place de nouvelles dispositions réglementaires pour favoriser le recours à ces innovations au plan national et international. Le développement des STI dans les transports peut contribuer à réduire les émissions et renforcer la sécurité routière.

La COP 21 aura lieu prochainement. Aux Nations-Unies, nous avons également l'occasion de nous informer sur les évolutions intervenues en matière de sécurité routière au cours des dix dernières années. Il existe un lien direct entre l'augmentation des transports motorisés,

notamment en Amérique latine, et la hausse du taux de mortalité dans la population, mêmes si les dispositions réglementaires relatives à la limitation de vitesse varient d'un pays à l'autre.

Enfin, la modification de la convention de Vienne sur le trafic routier est en cours. Aucune demande d'amendement n'a été déposée. L'entrée en vigueur de ce texte est prévue à la fin du mois de mars. Il s'agit d'une avancée majeure. Nous comptons sur les gouvernements pour énoncer d'autres propositions.

Interventions de mise en perspective

I) Transports urbains : des politiques publiques basées sur les STI pour la qualité de service et la réduction des émissions et de la congestion

José VIEGAS, Secrétaire général du Forum international des Transports (FIT)

Mesdames et messieurs les ministres et les commissaires, Votre Excellence,

L'année dernière, le FIT a lancé une étude dans les principaux pays membres, afin de recenser les priorités en matière de politiques et de débats. Selon les résultats de cette enquête, les STI occupent la première place. Trois projets ont été développés, en collaboration avec nos membres. Ils concernent respectivement la conduite autonome, les *big data* et les solutions de mobilité partagées en zone urbaine.

En dépit des campagnes destinées à favoriser des évolutions dans les modes de transports, la part de marché des déplacements en véhicules privés reste trop importante dans la majorité des grandes villes, ce qui entraîne une congestion de la circulation et une réduction de la qualité de vie des habitants. La qualité de service fournie par les transports publics n'est pas suffisante pour les usagers qui ne disposent pas de connexion directe avec ces services. Par ailleurs, en matière de mobilité, nous sommes confrontés à des problèmes de cohérence entre les politiques des autorités gouvernementales et celles des autorités locales. Les STI permettent de répondre à ces situations.

En matière de transports publics, la réflexion sur les « taxi-bus » menée dans le cadre du Forum international des transports vise à répondre en temps réel aux demandes des passagers et de contribuer ainsi à réduire de 20 % le volume du trafic des véhicules, ce qui peut contribuer à résoudre le problème de la congestion routière et à réduire les émissions de plus de 24 %. L'application d'un certain nombre de mesures peut ainsi permettre de réduire le prix des transports par kilomètre et par passager ainsi que les besoins en parking et d'améliorer ainsi la qualité de vie des habitants. Les STI permettent de développer des nouvelles solutions, fondées sur le covoiturage et le recours à des outils d'information en temps réel.

II) Agenda des Actions dans le secteur des transports - préparation du Transport Focus de la COP 21

Patrick OLIVA, Vice-président senior, Directeur de la Prospective et du Développement durable, Groupe Michelin

Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie pour votre invitation en tant que représentant du secteur privé. Dans le cadre de son introduction, le secrétaire d'État français a évoqué l'importance de la perspective de l'agenda des actions COP 21. Je suis ici présent en tant que coordinateur du Focus

Transports, qui sera organisé le 3 décembre et constituera une « première » dans l'histoire de la COP. Il nous fournira l'occasion de présenter la vision des industriels du secteur et permettra de montrer que des partenariats peuvent être développés entre les acteurs et les parties prenantes de l'État et du secteur privé.

D'une part, nous présenterons les treize initiatives lancées au plan international, à la suite de l'appel de Monsieur Ban Ki-Moon, secrétaire général des Nations-Unies, et qui bénéficient du soutien des gouvernements et du secteur privé. Une analyse des besoins est indispensable.

D'autre part, nous aborderons la démarche multimodale dans le secteur des transports, notamment destinée à réduire les émissions. Il est indispensable que les engagements pris dans le cadre du Focus Transports soient intégrés dans l'agenda 2016 sur les transports.

Notre réflexion sera axée sur la mobilité des personnes et le fret, deux domaines dans lesquels l'innovation peut permettre de favoriser la création d'emplois et la croissance, avec le soutien de l'État et d'autres parties prenantes pour la réalisation d'initiatives dans ce domaine. En conclusion, c'est avec beaucoup d'espoir que nous contribuons à la préparation de cette manifestation. Je vous invite vivement à participer à ce Focus. Ensemble, nous pourrions travailler avec implication et envisager l'avenir.

Prises de parole (table ronde)

1) Contribution de l'Australie

Warren TRUSS, Vice Premier ministre et Ministre pour l'Infrastructure et le Développement durable, Australie

Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie pour cette invitation.

L'Australie considère que les STI peuvent jouer un rôle important dans l'amélioration de la sécurité routière, la croissance économique, la réduction des émissions de CO2 et le bien-être de la population.

En Australie, au sein d'un système fédéral, la compétence en matière de transports est souvent détenue par les États. De nombreuses initiatives visent à adopter de nouvelles technologies. Ainsi, l'Australie méridionale a mis en œuvre la réalisation d'essais routiers avec des véhicules autonomes, ce qui constitue une « première » dans l'hémisphère Sud. Une conférence internationale est prévue à ce sujet. En outre, l'entreprise nationale du rail travaille sur un système de gestion avancée des trains et sur le recours à de nouvelles technologies pour l'utilisation des systèmes de navigation GPS dans la localisation des trains en temps réel. Ce système peut permettre de densifier les flux sur le réseau de fret, d'améliorer la capacité de nos infrastructures et d'optimiser la sécurité des transports.

Par ailleurs, des opérateurs privés s'impliquent dans la gestion du transport des passagers. Nous souhaitons favoriser la mise en place de systèmes de nouvelle génération susceptibles de réduire de trois à deux minutes l'intervalle entre deux trains, sans aucun risque pour la sécurité des passagers.

En ce qui concerne la gestion du trafic sur les autoroutes, l'Australie a développé un système de gestion fondé sur le recours à une signalétique dynamique et coordonnée, ce qui a permis de réduire fortement le nombre d'accidents et de retards. Dès que la capacité maximale d'une autoroute est atteinte, les autres véhicules n'y ont plus accès. Ce système intelligent facilite la fluidité du trafic. Il permet aux automobilistes de réaliser quotidiennement des économies en carburant, tout en réduisant de 40 tonnes les émissions de gaz à effet de serre. Il est d'ailleurs envisageable de l'étendre à d'autres réseaux que les autoroutes. En outre, la

signalétique intelligente fournit aux automobilistes des informations sur leur vitesse, leur temps de trajet et les risques éventuels. Elle favorise la sécurité des déplacements et la fluidité de la circulation routière.

Par ailleurs, une réflexion est menée sur le développement des trains sans chauffeur. Cette innovation, déjà introduite en Australie depuis plusieurs années, concerne notamment les mines de charbon. Dans le domaine des transports aériens, il est également possible de recourir à des avions sans pilote. A terme, il est logique que nous puissions disposer de voitures sans chauffeur.

Bien sûr, il convient de rassurer les usagers quant à la sécurité de ces véhicules. Ce congrès peut contribuer à leur donner confiance en ces nouvelles technologies et à encourager le développement de nouvelles solutions en matière de STI.

Je vous invite également à participer au 23^e congrès, qui sera organisé en octobre 2016 à Melbourne par ITS Australie, en collaboration avec le gouvernement et les partenaires industriels. Notre programme portera sur l'amélioration de la qualité de vie dans les zones urbaines. Les STI et leur apport dans le secteur des transports routiers, du fret et au plan environnemental feront partie de l'ordre du jour. Celui-ci peut contribuer à la réflexion sur l'amélioration des déplacements en zone urbaine et au développement des connexions entre les plateformes de transports.

II) Contribution de la Finlande

Anne BERNER, Ministre des Transports et des Télécommunications, Finlande

Mesdames et Messieurs,

Je vous remercie pour cette invitation à ce congrès.

La mobilité en tant que service est l'une des priorités du nouveau gouvernement finlandais. Son objectif consiste à développer rapidement les services numériques dans le secteur des transports, pour favoriser le développement durable et améliorer la sécurité. Il consiste également à répondre aux besoins des utilisateurs en termes de mobilité. Les STI peuvent contribuer à l'atteinte de ces objectifs. La démarche holistique mise en œuvre en Finlande englobe tous les aspects du transport intelligent. La mobilité en tant que service est au cœur de ce processus.

Toutefois, les autorités publiques finlandaises régissent encore de manière trop importante le secteur des transports. Il est indispensable que les utilisateurs s'approprient eux-mêmes l'écosystème des transports en fonction de leurs propres besoins. Il convient de limiter l'action de régulation des autorités publiques en matière de procédures et de services au strict nécessaire, notamment en l'absence de service minimum. L'analyse des modèles actuels a pour but d'évoluer d'un système subventionné à un modèle d'incitation.

Le gouvernement finlandais a engagé une réforme du code des transports, dont le dispositif réglementaire sera simplifié et couvrira la totalité des secteurs des transports. Les problématiques de l'entrée sur les marchés, les données et la réduction des charges administratives y seront abordées. Notre calendrier est ambitieux et les dispositions les plus urgentes seront publiées durant l'été 2016.

D'autres pays, ainsi que des organisations et des entreprises, souhaitent s'engager dans cette voie. Une alliance de la mobilité en tant que service a donc été constituée afin de favoriser les échanges sur le processus réglementaire et la standardisation dans toute l'Union européenne. Ouverte à l'ensemble des parties prenantes, cette alliance sera représentée demain à une heure au sein du pavillon finlandais.

III) Contribution de l'Allemagne

Tobias MIETHANER, Directeur général pour la Société numérique, Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques, Allemagne

Mesdames et Messieurs,

L'Allemagne intensifie ses efforts pour développer les activités liées aux systèmes de transport intelligents. Actuellement, elle met surtout l'accent sur la conduite connectée. D'autres évolutions devraient intervenir à l'avenir, plus particulièrement dans trois domaines.

D'une part, le gouvernement développe des actions dans le domaine de la communication entre les véhicules eux-mêmes et entre les véhicules et les infrastructures. Des tests numériques ont été mis en place entre Munich et Nuremberg, en coopération avec des acteurs industriels. L'objectif consiste à créer un « laboratoire » en conditions réelles, tenant compte des exigences prévues dans ce domaine afin d'étudier les besoins et d'optimiser la production et les infrastructures. Les données récoltées à l'issue de ces tests seront disponibles sur notre banc d'essai.

Il convient également d'analyser les défis posés par le développement de la conduite connectée. Voici quelques semaines, le gouvernement fédéral a mis en œuvre une stratégie nationale recouvrant les champs de l'innovation, des infrastructures, du droit, des problématiques de la responsabilité, de la cyber-sécurité et de la protection des données.

La réunion des ministres des Transports du G7 à Francfort, voici quelques semaines, a permis de rappeler que les défis à relever sont d'ordres national et international. Il convient en effet de définir des normes en matière de cyber-sécurité et de préciser certaines dispositions du droit international, tels que la convention de Vienne.

Eva MOLNAR

Je vous remercie pour cette contribution.

En ce qui concerne la signalétique, l'Union européenne a mis deux ans à convaincre les gouvernements de la nécessité d'une harmonisation. Des efforts restent à poursuivre. Une étude globale a été menée sur la mise en œuvre de la convention de Vienne en matière de signalétique routière. Un inventaire de la signalétique a été réalisé.

IV) Contribution de l'Inde

Venkaiah NAIDU, Ministre du Développement urbain et des Affaires parlementaires, Inde

Madame la présidente, chers collègues,

Je vous remercie d'accueillir cette conférence.

Les transports représentent plus d'un quart des émissions générées par l'Homme. Il est donc essentiel de prendre des mesures pour limiter celles-ci. Le Premier ministre de l'Inde, sur la base de ces constats, souhaite la réduction de plus de 40 % de notre empreinte carbone d'ici 2021.

Il s'agit d'un défi majeur, d'autant plus que l'Inde est confrontée à une forte augmentation de la demande en moyens de transports, soit une croissance de plus de 9 % par an, ce qui accroît la congestion et la durée des temps de trajet. Il est donc prévu d'élaborer des plans d'action dans ce domaine.

L'introduction des STI est essentielle pour améliorer la gestion des transports et la réduction des émissions. Une commission gouvernementale a été constituée à cette fin. L'introduction

d'une nouvelle carte de paiement permet aux passagers de bénéficier d'un système de transports multimodal au plan national. En outre, plusieurs services de transit ont mis au point une carte de paiement intelligent, directement connectée aux réseaux bancaires, et qui peut être utilisée sur plusieurs réseaux de transports.

Nous souhaitons que ce modèle économique soit appliqué dans d'autres États de l'Inde.

En ce qui concerne les autocars, nous avons mis au point de nouveaux systèmes de gestion des informations (notamment par GPS) et un réseau de liaisons rapides entre plusieurs villes du pays. Dans mon propre État, le Karnataka, 500 autobus relient 900 itinéraires différents. Nous accordons une priorité aux STI et souhaitons instaurer des stations de contrôle centralisées et des systèmes de gestion intelligents sur les autoroutes, pour réduire de 23 % les accidents de la route et abaisser les émissions de gaz à effet de serre de 6 000 tonnes par an. Enfin, le développement d'un réseau de métro est prévu à Mumbai et dans les principales villes d'Inde.

De nombreuses firmes étrangères fournissent un appui à la mise en place de ce grand programme de transports. Elles contribuent à réduire la congestion et recueillent la satisfaction des usagers.

Une trentaine d'entreprises privées, implantées dans plus de 25 États contribueront à la mise en place de cette politique. A long terme, nous souhaitons réduire la durée des temps de trajet de 30 %, la survenue d'accidents de 19 % ainsi que la consommation de carburants et les émissions annuelles de CO₂. L'Inde souhaite constituer un exemple, dont les « villes intelligentes » contribueront à l'amélioration de la qualité de vie et au développement d'emplois « verts ».

Eva MOLNAR

Je vous remercie pour votre contribution.

Je vous rappelle que la présidence luxembourgeoise de l'Union européenne accueillera le Conseil des ministres le 7 octobre, afin d'examiner la question des « logiciels de la mobilité ». Une réunion ministérielle informelle est également prévue.

V) Contribution du Luxembourg

François BAUSCH, ministre du Développement durable et des Infrastructures, Luxembourg

Je vous remercie pour votre invitation à ce congrès.

Le sujet abordé le 7 octobre me tient particulièrement à cœur. A titre de rappel, la semaine de la mobilité au sein de l'Union européenne a été consacrée en 2015 au système multimodal et à sa contribution pour résoudre les problèmes de trafic.

La digitalisation permet d'optimiser l'organisation des transports. Une meilleure coordination des différents modes de transports, qu'il s'agisse du train, du tramway, du bus, des voitures ou du vélo, est indispensable. Je souhaite d'ailleurs que le bilan du Livre blanc sur les transports, qui sera effectué dans le cadre du débat organisé par la présidence luxembourgeoise au Conseil, prenne en compte la problématique des STI.

En 2013, le gouvernement du Luxembourg a pris la décision de lancer un vaste programme d'investissements dans les secteurs de la télématique et les STI pour améliorer l'organisation des transports en commun. Le schéma directeur comprend plusieurs axes.

D'une part, nous souhaitons mettre à la disposition des usagers un système d'information efficace sur les transports en commun, le trafic des véhicules privés, les chantiers prévus, mais aussi les incidents et les accidents imprévisibles qui peuvent survenir. L'objectif consiste à permettre aux utilisateurs de choisir en quasi temps réel le moyen de transports le plus approprié.

D'autre part, nous souhaitons apporter de meilleures garanties aux usagers en matière de correspondances intra- et intermodales. Il convient également de mettre des outils de gestion et de supervision à la disposition des organisateurs et des exploitants des transports publics. Les systèmes d'exploitation intelligents peuvent en effet contribuer à augmenter fortement la capacité et la performance des transports en commun. Enfin, il est nécessaire d'optimiser la billetterie électronique en l'adaptant aux récentes évolutions techniques.

Un programme pluriannuel d'investissements a été lancé pour la période 2013-2017. La première phase concernait la gestion de l'exploitation et l'information aux voyageurs, notamment le réseau de bus national et régional. En 2015-2016, les investissements porteront sur le rail. Une plateforme centrale a été créée. Celle-ci comporte une extension destinée à l'ensemble des opérateurs privés et publics présents sur le territoire luxembourgeois.

En ce qui concerne l'extension fonctionnelle du système national d'information, les usagers peuvent consulter le site Internet sur leur « smartphone » ou leur tablette numérique. Progressivement, un système d'affichage dynamique est mis en place sur le réseau de bus et le rail. Il s'agit d'une amélioration essentielle pour la qualité de l'information dispensée aux voyageurs.

Enfin, la mise en place de la nouvelle billetterie électronique est désormais assortie d'une carte de mobilité. Celle-ci permet aux utilisateurs de télécharger tous les éléments liés à leurs déplacements.

Ce programme sera finalisé à la fin de l'année 2017 ou au début de l'année 2018. Le recours aux STI est désormais indispensable dans tous les domaines. Je me réjouis donc que l'article 17 de la directive 2010-40 contraigne les États membres de l'Union européenne à produire un rapport d'activité sur les STI.

Les discussions que nous ouvrirons, le 7 octobre, auront notamment pour but de mettre l'accent sur la performance et la qualité de ce dispositif.

VI) Contribution des Pays-Bas

Marjolijn SONNEMA, Directrice générale adjointe à la Mobilité et aux Transports, Ministère des Infrastructures et de l'Environnement, Pays-Bas

Je vous remercie pour l'organisation de cette réunion.

L'apparition de véhicules autonomes fait entrer le secteur des transports dans une nouvelle ère. En matière de mobilité, elle va changer la donne dans les vingt années à venir. Cette révolution sera même plus fondamentale que celle du siècle dernier dans nos sociétés et dans la vie quotidienne de la population. Elle soulève de multiples interrogations, auxquelles nous devons tenter de répondre.

Actuellement, les différents acteurs restent encore relativement isolés les uns vis-à-vis des autres. Nos initiatives ne sont pas suffisamment reliées entre elles. Ce constat concerne aussi la conduite connectée et les relations entre le gouvernement et les industriels dans ce domaine.

Dans le cadre de la présidence européenne qui leur est confiée, les Pays-Bas ont entamé un dialogue avec les différents États, la Commission et les industries de l'Union européenne. Nous souhaiterions initier ainsi une coopération fructueuse et proposer aux États membres la signature d'une déclaration sur la conduite automatique et connectée. Celle-ci sera organisée à Amsterdam, en avril 2016.

La réunion du conseil informel des transports se tiendra le même jour. En outre, une réunion des ministres des transports et de l'environnement sera organisée. Il sera question des solutions intelligentes susceptibles d'être déployées pour favoriser la mobilité durable.

VII) Contribution de la Pologne

Marta STACHOWIAK, Conseillère à l'ambassade de Pologne à Paris, Pologne

Je vous remercie pour votre invitation à cette conférence.

Au cours des dernières années, la Pologne a mis en œuvre d'importantes actions stratégiques en matière de transports. Les usagers manifestent d'ailleurs un intérêt accru pour l'utilisation d'applications et de services destinés au partage de véhicules, au développement du covoiturage et à l'optimisation des transports urbains, dont il résulte une amélioration de la qualité de l'environnement.

La Pologne porte notamment ses efforts sur le développement des STI. Elle a pu bénéficier d'un financement européen, permettant la mise en place de projets de développement des transports intelligents. D'autres investissements ont également été affectés à cette stratégie. La Commission des transports porte actuellement sa réflexion sur la numérisation des services de transports.

La Pologne étudie l'évolution de plusieurs dispositions réglementaires et la mise en œuvre de nombreux projets liés à l'information en temps réel. La Direction générale polonaise pour les autoroutes compte ainsi lancer prochainement un appel d'offres portant sur l'accès et l'information des usagers sur les autoroutes. Dans le cadre du développement d'un système de gestion de la circulation, le rapport STI d'ERTICO-ITS Europe constitue une source d'information très importante. Par ailleurs, des études sont menées sur les actions conduites dans d'autres pays et sur l'impact environnemental des STI.

En 2016, Varsovie accueillera la sixième conférence sur la recherche en matière de transports. Celle-ci sera organisée par l'État polonais, la Commission européenne et les directeurs des transports européens. Les thématiques abordées seront l'environnement, la durabilité, l'efficacité énergétique, la mobilité urbaine, les déplacements à longue distance, la sécurité des systèmes de transports, l'automatisation et la connectique.

VIII) Contribution de la Suède

Erik BROMANDER, secrétaire d'État auprès de la ministre des Infrastructures, Suède

Je vous remercie pour cette invitation.

L'automatisation et le développement des systèmes d'information automatisés dans les transports peuvent fortement contribuer à réduire la congestion, améliorer la sécurité et répondre aux défis actuels.

La Suède s'implique dans la mise en place de ces outils et dans leur intégration à la politique globale visant à améliorer nos systèmes de transports. Les STI peuvent permettre d'accroître les capacités de notre réseau routier. Toutefois, la réflexion doit se porter non seulement sur les infrastructures mais aussi sur la conception des véhicules.

A titre d'exemple, un projet a été mis en œuvre à Göteborg. Celui-ci implique tous les acteurs impliqués dans la mise à disposition de véhicules autonomes. Les progrès sont tels qu'en 2017, les habitants de Göteborg pourront utiliser des véhicules automatisés pour se déplacer en ville. Je vous invite donc à nous rendre visite dans deux ans, pour découvrir ces évolutions sur place.

Discussion (table ronde)

Hermann MEYER, Directeur général (CEO) d'ERTICO ITS Europe

Au nom de toutes les associations régionales ITS, ITS Europe, ITS Asie-Pacifique et ITS America, je vous remercie pour votre participation à cette table ronde ainsi qu'au congrès de Bordeaux.

En ce qui concerne notre action, ses différents axes concernent la mobilité en tant que service, l'électrification et l'automatisation. Dans ce contexte, les STI sont appelés à jouer un rôle crucial.

Nous avons demandé aux associations nationales spécialisées dans les STI de nous fournir la preuve que les applications proposées sur le marché contribuent à la réduction des émissions et de décrire les services qu'elles apportent. Onze réponses nous ont été transmises par l'Autriche, la Bulgarie, les États-Unis, la République Tchèque, la Finlande, la France, la Grèce, la Corée du Sud, la Nouvelle-Zélande, le Japon et Singapour.

Cette étude montre que les applications facilitent la mobilité multimodale des usagers et des marchandises et qu'elles peuvent contribuer à la réduction des émissions. La conduite efficace, le développement d'une signalétique intelligente et l'utilisation d'applications dédiées au stationnement ont également un impact positif.

Les associations nous ont également transmis des observations sur les défis techniques, la maintenance des systèmes, l'intégration de données sur les plateformes et les difficultés rencontrées par les institutions publiques à lancer des appels d'offres. Le soutien politique apporté aux initiatives manque parfois de continuité. En outre, les ressources financières sont insuffisantes.

Selon les informations transmises par les associations STI et confirmées par l'analyse menée par un groupe de parties prenantes STI au sein de la Commission Européenne, le potentiel des STI représenterait sur le territoire de l'Union européenne une réduction des émissions de 20 % entre 2015 et 2020.

Eva MOLNAR

Lors du Forum international de 2007 sur l'harmonisation des véhicules, un certain scepticisme s'était exprimé par rapport à la mise en œuvre d'actions publiques destinées à réduire les émissions de CO₂. Un modèle d'évaluation de scénarios a par la suite été développé pour les transports terrestres en 2010.

Les organisations nationales des STI fournissent des informations intéressantes sur l'aspect technique de cette démarche. La zone englobant l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie centrale constitue la seule région du monde où une réduction des émissions par habitant est observée depuis dix ans. Or cette région du monde est à l'origine de plus de 50 % des émissions liées aux transports. Les pouvoirs publics et le secteur privé ont un rôle majeur à jouer pour que ces progrès se poursuivent.

Ingold SCHAEGLER, Directeur général adjoint, ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie, Autriche

Bonjour à tous. En 2012, à Vienne, l'Autriche a accueilli la première conférence ministérielle ITS, dont j'assurais la coprésidence.

A Vienne, un accord a été conclu pour soutenir le déploiement des solutions STI au niveau mondial. Notre pays a atteint ses objectifs. En 2013, le Parlement a voté une loi sur le déploiement des STI et un plan d'action a été mis en place. Celui-ci prévoit un renforcement de la coopération entre l'Autriche, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Au cours des dernières années, nous avons consacré d'importants investissements aux infrastructures techniques dans le secteur des transports publics. Néanmoins, la part des

transports dans les émissions de gaz à effet de serre a augmenté. Cette question est cruciale pour l'Autriche, pays de transit où le tourisme constitue un secteur d'activité important.

Le développement de la conduite autonome peut être un succès si ce mode de transports est associé au développement des transports électriques. C'est la raison pour laquelle l'Autriche apporte tout son soutien à la présidence française, et aux déclarations d'intentions exprimées sur le développement des STI et la réduction des émissions de CO2. Nous appuierons en ce sens la France lors de notre participation à la COP21.

Eva MOLNAR

Il est important que les participants à cette conférence puissent exprimer des interrogations et des doutes. En effet, ceux-ci font partie de la réalité à laquelle nous sommes confrontés. La croissance économique entraîne une augmentation des activités commerciales, mais aussi une augmentation du trafic, alors que nous souhaitons réduire les émissions liées aux transports.

Il nous reste donc à préciser dans quelle mesure le soutien aux innovations technologiques peut avoir un impact positif. Au niveau international, l'harmonisation des politiques et des normes est indispensable.

Romain KOUAKOU, Directeur général des Transports de surface et de la Circulation, ministère des Transports, Côte-d'Ivoire

Bonjour à tous.

En Côte d'Ivoire, les STI constituent un enjeu important en matière de politique de transports. Le gouvernement s'y est impliqué de manière très précoce. Des investissements massifs ont été réalisés afin d'améliorer la qualité des infrastructures, notamment l'équipement de certaines autoroutes à péage et de ponts avec un système de péage électronique.

Dans les villes, le trafic urbain est essentiellement constitué de véhicules de petite capacité. Le réseau des transports en commun de masse est quasi inexistant. Nos efforts portent donc sur le développement de ce réseau de transport de masse. Deux lignes de métro seront construites d'ici 2020. Nous souhaitons recourir au maximum aux STI dans les transports.

En outre, les procédures nécessaires à l'obtention d'une carte grise sont désormais automatisées. Un règlement électronique a été institué, ce qui permet de réduire le délai d'attente du document de six mois à 24 heures.

Les pays africains constituent un débouché important pour la vente de véhicules d'occasion en provenance d'Europe. Par conséquent, le parc automobile est relativement vieux, avec une moyenne d'âge de quinze ans. La réduction du taux de TVA vise notamment à rajeunir ce parc. 50 000 véhicules sont actuellement en cours de renouvellement.

Selon une étude de 2005, les dysfonctionnements liés aux embouteillages et les accidents ont un coût de 300 milliards de francs CFA pour la collectivité. Le gouvernement s'attache donc à améliorer cette situation.

Les pays africains sont engagés dans la politique de développement des STI, mais leurs moyens sont limités. Nous encourageons les opérateurs à prendre une part active dans le développement de partenariats, notamment pour la mise en œuvre de projets comme la construction du tramway.

Eva MOLNAR

De fait, le développement de technologies de pointe ne saurait suffire. Comme le soulignent les institutions financières internationales, il est indispensable d'assurer l'entretien des

infrastructures, le contrôle technique et l'entretien périodiques des véhicules, avec le soutien des instances de décision politiques.

Gabriel NTSEMI GOMA, Conseiller aux Transports terrestres du Ministre des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine Marchande, Congo

Le ministre des Transports du Congo ne peut être présent à cette conférence. Je vous remercie de sa part pour cette invitation.

Le Congo a bénéficié du financement de l'Union européenne dans l'élaboration d'un plan national des transports. Sept ans plus tard, nous nous attachons à en faire le bilan et à actualiser ces mesures.

Cependant, l'application d'une politique en faveur du développement des STI ne fait que débiter au Congo. Nous menons donc un travail de communication auprès des professionnels des transports et des décideurs, notamment en vue de diffuser les applications liées au STI et de les mettre en œuvre dans tout le pays. La collecte des données est un enjeu fondamental.

Martin MATTHEWS, Directeur général, Ministère des Transports, Nouvelle-Zélande

A l'horizon des trente prochaines années, l'essor des transports intelligents, le développement du parc d'automobiles électriques et de véhicules autonomes, ainsi que le partage des véhicules et le covoiturage auront un impact important sur les émissions de CO2 et sur notre quotidien.

Les gouvernements se doivent d'être attentifs à ce changement de paradigme et d'adapter les dispositions réglementaires à ces évolutions. La Nouvelle-Zélande s'attache à étudier les opportunités offertes par les STI et l'évolution du cadre réglementaire d'ici dix ans.

Eva MOLNAR

Ce défi concerne à la fois les gouvernements et les organisations intergouvernementales. Au sein de l'ONU, le Comité des Transports Intérieurs de la CEE-ONU (et ses organes subsidiaires) permet de nourrir la réflexion sur le déploiement de ces solutions.

Conclusion

Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche auprès de la Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, France

Je remercie chacun d'entre vous pour la participation à cette table ronde et la qualité des contributions. Les représentants de plusieurs pays ont énoncé leurs priorités en matière de STI, et évoqué les expérimentations concrètes menées à l'heure actuelle et les attentes qu'elles suscitent.

Avec la Commissaire Européenne Violeta Bulc, nous vous proposons d'adopter le Manifeste qui vous a été adressé en amont de cette rencontre. Ce texte vise à promouvoir le déploiement des STI pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et à encourager les échanges de bonnes pratiques pour atteindre les objectifs de la COP 21.

Cette table ronde a permis de mettre la lumière sur des réalisations convaincantes dans vos pays respectifs. Aussi, je vous propose de faire le bilan de ce Manifeste en répondant très

nombreux à l'invitation de l'Australie pour le congrès qui se tiendra à Melbourne, en octobre 2016.

MANIFESTE DE BORDEAUX 2015

« LES STI CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE »

Adopté le 5 octobre 2015

Libre traduction. Seule la version anglaise fera foi

Les émissions de CO2 liées au secteur des transports représentent actuellement 23 % des émissions de CO2 totales générées par l'homme, avec une tendance à la hausse. Il devient impératif de définir et d'engager des actions capables de réduire les émissions de CO2 tout en satisfaisant aux besoins croissants de mobilité. Nous sommes heureusement à l'ère de l'information, où les villes, les organisations et les individus peuvent échanger de plus en plus d'informations. On peut fonder sur ces échanges des services intégrés. Les STI (systèmes de transport intelligents), qui représentent le volet « transports » de cette ère de l'information, offrent un cadre pour la conception, la mise en œuvre et la coordination des solutions performantes dont nous avons tous besoin.

Dans ce contexte, les STI sont la pierre angulaire des futures politiques de transport et de mobilité :

- Les STI peuvent contribuer à la réduction des émissions de CO2 et de la pollution de l'air dans les villes en optimisant la gestion des réseaux, en favorisant l'éco-conduite et en encourageant un passage de la voiture utilisée en solo au transport public collectif, et à des modes de transport produisant moins de carbone.
- Les STI peuvent être utilisés pour réduire la congestion et d'améliorer la sécurité. Ils peuvent accroître les capacités de transport plus rapidement et à moindre coût que l'extension des infrastructures physiques. En matière de transports publics, l'introduction de services élaborés recourant aux STI, qui intègrent des incitations au transfert modal, permet de tirer un meilleur parti des financements publics comme privés.
- Dans l'approche intégrée nécessaire à la réduction des émissions de CO2, les STI peuvent relier des services tels que les véhicules connectés ou autonomes, les applications de transport basées sur les satellites, l'électromobilité, la gestion du stationnement, notamment des parkings-relais, la logistique urbaine et la gestion écologique de la circulation.
- Les STI et les services de mobilité génèrent d'importants volumes de données qui peuvent être utilisés pour améliorer les statistiques, les évaluations, les prévisions et la gestion prédictive, mais aussi permettre l'introduction de mesures incitatives pour les voyageurs.
- Les STI peuvent offrir aux utilisateurs des solutions personnalisées qui leur permettront d'être eux-mêmes acteurs de ces nouvelles politiques de mobilité intelligente, basées sur des services particulièrement fiables et particulièrement respectueux de la vie privée.
- Les STI, en apportant des solutions adaptées aux personnes à mobilité réduite et aux

personnes âgées, contribueront à leur rendre les système des transport plus accessibles.

- Les STI représentent un secteur d'emploi en croissance, couvrant un large spectre de compétences et de connaissances (technologies, gestion, finance, planification, recherche-développement, sociologie, économie, droit) Ce secteur est un moteur d'innovation pour la compétitivité sur les marchés mondiaux.

La communauté des STI, réunie à Bordeaux du 5 au 9 octobre 2015, réaffirme sa pleine conscience de ces défis et sa volonté de coopérer au niveau approprié (ville, régional, national, international) pour les relever de façon efficace et durable. La sensibilisation et l'échange d'expériences quant au champ des STI, à leurs réussites et à leur potentiel sont indispensables à tous les niveaux, international, national et régional. Entre autres, les bonnes pratiques locales doivent être partagées et promues, et leurs bilans coûts/bénéfices documentés et rendus publics.

Les participants de la table ronde des ministres

- soulignent l'apport des précédentes tables rondes de Vienne, Tokyo et Détroit, qui ont contribué au déploiement cohérent des STI face aux défis posés par les transports ;
- s'engagent à promouvoir le déploiement des STI en vue de réduire les émissions de CO2 et de gaz à effet de serre liées aux transports, en investissant davantage sur ce type d'outils ;
- appellent à la mobilisation des experts, des décideurs nationaux, des organisations internationales compétentes et plus généralement les structures de coopération publiques supranationales pour établir les lignes directrices et les actions de renforcement des compétences qui favoriseront le déploiement 'de solutions appropriées basées sur les STI ;

appellent tous les acteurs, tant publics que privés, à faire valoir leurs exemples de « bonnes pratiques » de déploiement de STI contribuant à la réduction des émissions de CO2 et de gaz à effet de serre, afin d'inspirer les États en vue d'atteindre les objectifs ambitieux qui seront fixés dans le cadre de la COP21.

Liste des participants de la table ronde des ministres (Bordeaux, 5 octobre 2015) : chefs de délégations

La séance était coprésidée par :

- Alain Vidalies, Secrétaire d'État français chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
- et Violeta Bulc, Commissaire européenne aux Transports

et animée par :

- Eva Molnar, Directrice de la Division Transports de la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe (CEE-ONU).

Les 28 pays suivants ont pris part à la table ronde des ministres :

- **Allemagne** / Tobias Miethaner, Directeur pour la Société numérique au Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques
- **Argentine** / Guillermo Carro, Vice-Ministre en charge de la Réglementation normative et des Transports
- **Australie** / Warren Truss, Vice Premier Ministre et Ministre des Infrastructures et du Développement régional
- **Autriche** / Ingold Schaedler, Directeur général adjoint au Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie
- **Azerbaïdjan** / Ilkin Efendiyev, Chef du Département de la Coordination et des Permis, Ministère des Transports
- **Belgique** / Christophe Leurident, Conseiller de la Ministre fédérale de la Mobilité
- **Congo** / Gabriel Ntsemi Goma, Conseiller du Ministre des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine marchande
- **Côte-d'Ivoire** / Romain Kouakou, Directeur général des Transports terrestres et de la Circulation, Ministère des Transports
- **Danemark** / Niels Torslov, Directeur des Opérations à la Direction générale des Routes
- **Emirats Arabes Unis** / Khalid Mohammed Hashim, Directeur général – Secteur des Transports terrestres
- **Etats-Unis d'Amérique** / Gregory D. Winfree, Secrétaire adjoint à la Recherche et à la Technologie, Ministère des Transports
- **Finlande** / Anne Berner, Ministre des Transports et des Communications
- **France** / Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche
- **Hongrie** / Péter Toth, Directeur adjoint des Infrastructures de transport, Ministère du Développement

- **Inde** / Venkaiah Naidu, Ministre du Développement urbain et des Affaires parlementaires
- **Indonésie** / Indrio Nugroho, Expert principal pour la Technologie, l'Energie et l'Environnement, Ministère des Transports
- **Japon** / Eiji Wakai, Directeur général adjoint, Bureau de l'Industrie manufacturière, Ministère de l'Économie, du Commerce et de l'Industrie
- **Kazakhstan** / Murat Nurkenov, Expert à la Commission des Transports
- **Luxembourg** / François Bausch, Ministre du Développement Durable et des Infrastructures
- **Malaisie** / YBhg. Datuk Ismail Hj. Bakar, Secrétaire général du Ministère des Transports
- **Nouvelle Zélande** / Martin Matthews, Directeur général au Ministère des Transports
- **Pays-Bas** / Marjolijn Sonnema, Directrice générale adjointe à la Mobilité et aux Transports, Ministère des Infrastructures et de l'Environnement
- **Pologne** / Marta Stachowiak, Conseillère à l'Ambassade de la République de Pologne à Paris
- **République Tchèque** / Kamil Rudolecký, Vice-Ministre des Transports
- **Russie** / Arkady Dyakonov, Délégué pour la France des Chemins de fer russes
- **Suède** / Erik Bromander, Secrétaire d'État auprès du Ministre des Infrastructures
- **Tunisie** / Mahmoud Ben Romdhane, Ministre des Transports
- **Vietnam** / Hong Truong Nguyen, Vice-ministre des Transports

Ont également pris part à la table ronde les représentants des 3 organisations régionales en matière de STI :

- Hermann Meyer, Président-directeur-général (CEO), ERTICO ITS Europe
- Jill Ingrassia, Conseil d'administration, ITS America
- Ikuko Okada, Affaires internationales, ITS Japan, représentant ITS Asia-Pacific

ainsi que les 2 intervenants spéciaux pour la mise en perspective thématique :

- José Viegas, Secrétaire général du Forum International des Transports (FIT)
- Patrick Oliva, Vice-Président Senior, Directeur de la Prospective et du Développement durable du Groupe Michelin