



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-quatrième session**

Genève, 22-25 février 2022

Point 9 g) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale et transversale
ou d'ordre réglementaire :****Travaux analytiques dans le domaine des transports****Observatoire international des infrastructures de transport
(OIIT) : objectif, fonctions, groupes d'utilisateurs
et modalités de fonctionnement****Note du secrétariat*****I. Contexte et mandat**

1. À sa vingt-huitième session (Genève, 7-9 septembre 2015), le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a organisé un atelier sur les « Couloirs de transport routier et ferroviaire en Europe et en Asie ». Les participants ont convenu que de nombreuses initiatives visant à développer les couloirs de transport en Europe et en Asie existaient et fonctionnaient, mais que la coopération entre ces initiatives était très limitée, voire inexistante. À sa vingt-neuvième session (Genève, 5-7 septembre 2016, ECE/TRANS/WP5/60, par. 37), le Groupe de travail a approuvé la création d'un Observatoire des infrastructures de transport en Europe et en Asie, qui devait embrasser l'ensemble des initiatives visant à développer les infrastructures de transport dans la région, avec pour principal objectif de favoriser la coopération entre ces initiatives. À sa trente et unième session (Genève, 3-5 septembre 2018), le Groupe de travail a été informé que la mise en place de l'Observatoire était financée par la Banque islamique de développement, dans le cadre d'un projet extrabudgétaire intitulé « Renforcement de la connectivité régionale avec la mise en place d'un système d'information géographique (SIG) » (ECE/TRANS/WP.5/60, par. 37).

2. Jusqu'à présent, trois organisations partenaires, le secrétariat de l'Organisation de coopération économique (OCE), la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) et le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), aident le secrétariat à étendre géographiquement l'Observatoire et à recueillir les données pertinentes, tout en encourageant son utilisation par leurs États membres. À sa quatre-vingt-troisième session (février 2021), le Comité des transports intérieurs a demandé au secrétariat d'établir un document officiel sur l'état d'avancement de la mise en place de l'Observatoire international des infrastructures de transport, fournissant des informations sur la méthode, les sources de données, les algorithmes d'actualisation et les mécanismes de

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



protection des données ainsi que les responsabilités des parties prenantes impliquées dans ce processus. On trouvera cet aperçu dans le présent document, y compris de nombreuses figures et cartes directement issues de l'Observatoire. Avant de pouvoir accéder à l'Observatoire, tout utilisateur doit prendre connaissance de l'avertissement suivant : « Les frontières et les noms indiqués et les désignations employées sur les cartes n'impliquent ni reconnaissance ni acceptation officielles de la part de l'Organisation des Nations Unies. ». Cet avertissement s'applique également aux figures présentées dans ce document.

II. Principaux objectifs de l'OIIIT et services fournis

3. L'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIIT) consiste en une plateforme de système d'information géographique (SIG) multipartenaires, basée sur le Web, qui héberge des données sur une grande variété de réseaux et de nœuds d'infrastructures de transport dans différents modes, notamment les réseaux routiers, les voies ferroviaires, les voies navigables, les ports, les aéroports, les terminaux intermodaux, les centres logistiques et les points de franchissement des frontières. Un SIG est un système qui crée, gère, analyse et cartographie tous les types de données et les relie à une carte, en intégrant les données de localisation à tout type d'information descriptive. Les solutions fondées sur les SIG aident ainsi les utilisateurs à comprendre les modèles, les relations et le contexte géographique. L'amélioration de la communication, de la gestion et de la prise de décisions font partie des principaux avantages des SIG. (ESRI, 2021).

4. Compte tenu de ce qui précède, les principaux objectifs de l'OIIIT sont :

a) Appuyer la mise en œuvre des piliers 1, 2 et 4 de la stratégie du Comité des transports intérieurs jusqu'en 2030, en envisageant le rôle du Comité en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales relatives aux transports intérieurs, qui appuie les nouvelles technologies et les innovations dans le domaine des transports intérieurs et qui favorise la connectivité et la mobilité durables des transports intérieurs régionaux et interrégionaux ;

b) Appuyer la réalisation de l'objectif de développement durable n° 9, « Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation », de l'objectif 11, « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables », de l'objectif 13, « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions », et de l'objectif 17, « Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement et le revitaliser » ;

c) Offrir au système des Nations Unies et aux États un outil novateur et ouvert qui facilite le financement des infrastructures de transport et renforce la connectivité régionale et interrégionale.

5. Les principaux piliers des services fournis par l'Observatoire sont résumés dans le schéma ci-dessous.

Figure 1
Les piliers des services fournis par l'OIIIT



Source : CEE.

a) Offrir un recueil électronique des conventions de la CEE relatives aux transports intérieurs, des résultats de projets et des résultats escomptés des groupes d'experts :

- L'OIIIT offre un environnement numérique qui permet de visualiser des résultats obtenus ou escomptés, tels que les travaux réalisés dans le cadre des projets TEM¹, TER² et LTEA³, mais aussi les résultats concrets produits par le Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements (GE.3) et le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (GE.4) ;
- Plus précisément, l'Observatoire fournit une plateforme électronique qui servira de catalyseur pour le passage au numérique des différents accords et conventions des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs, en particulier ceux qui concernent les infrastructures (AGR⁴, AGC⁵, AGTC⁶ et AGN⁷), mais aussi les instruments de facilitation du passage des frontières tels que la Convention TIR⁸/eTIR (localisation des systèmes douaniers).

b) Financer les infrastructures de transport :

L'OIIIT joue le rôle de foire au financement virtuelle des infrastructures de transport, en fournissant une interface électronique entre les banques multilatérales de développement et les États. Ces derniers peuvent télécharger leurs projets d'infrastructures de transport nécessitant un financement et sélectionner les banques multilatérales de développement auxquelles ils souhaitent s'adresser. En ajoutant ou en supprimant des couches au système d'information géographique, les données sur les réseaux d'infrastructures de transport peuvent être combinées avec des données sur le taux de ratification et de mise en œuvre national ou régional d'instruments juridiques relatifs aux transports ou avec les effets que les changements climatiques peuvent avoir sur les projets d'infrastructure. Pour les banques multilatérales de développement, l'OIIIT fonctionne comme un centre d'échange qui leur donne un accès direct à une plateforme d'information centralisée, ce qui les aidera à décider des projets à financer. Une plateforme de communication électronique sécurisée sera fournie, permettant à tous les utilisateurs de se contacter et d'échanger des informations.

c) Promouvoir une connectivité régionale et interrégionale durable :

L'Observatoire offre à toutes les organisations régionales et interrégionales la possibilité de créer leurs propres cartes illustrant leurs initiatives en matière d'infrastructures de transport, leurs couloirs, leurs projets, leurs rapports et études et tout ce qu'elles jugent utile pour renforcer la connectivité régionale. Cela permettra de renforcer la coopération entre les différentes initiatives en matière d'infrastructures de transport en Europe, en Asie et en Afrique.

III. Catégories, profils des utilisateurs et fonctionnalités proposées

6. Quatre groupes d'utilisateurs sont prévus dans l'Observatoire :

- a) Les organismes publics ;
- b) Les banques multilatérales de développement ;

¹ Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud.

² Projet de chemin de fer transeuropéen.

³ Liaisons de transport Europe-Asie.

⁴ Accord européen sur les grandes routes de trafic international.

⁵ Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer.

⁶ Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes.

⁷ Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale.

⁸ Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

- c) Les organisations de coopération régionale ;
- d) Le grand public.

7. Chacun de ces groupes d'utilisateurs a accès à un ensemble distinct de fonctionnalités, de services et de possibilités. Pour les organismes publics, les banques multilatérales de développement et les organisations de coopération régionale, l'accès sera accordé uniquement aux représentants officiellement nommés et accrédités. Un nom d'utilisateur et un mot de passe ne seront fournis qu'après réception des nominations par le secrétariat. Le public, les universitaires, le secteur privé, les experts indépendants et autres ne devront pas s'inscrire mais auront uniquement accès aux données et informations générales. En entrant dans l'OIIIT, ils pourront être invités, au moyen d'une enquête en ligne facultative, à fournir quelques informations de base et de profil à des fins statistiques (raisons de l'utilisation de l'Observatoire, localisation, affiliation professionnelle, etc.).

IV. Naviguer vers la page d'accueil de l'OIIIT⁹

8. Accéder à la page d'accueil de l'Observatoire :
- Adresse Internet <https://gis.unece.org/portal/apps/sites/#/international-transport-infrastructure-observatory>.

Figure 2

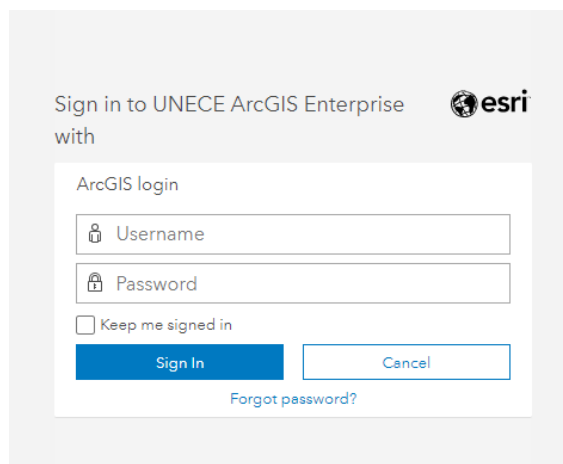
Page d'accueil de l'OIIIT




Source : CEE.

⁹ La conception et la présentation de l'OIIIT ont été améliorées depuis sa première présentation à la trente-quatrième session du WP.5 en septembre 2021.

- Se connecter (coin supérieur droit) avec son nom d'utilisateur et son mot de passe personnels.



Sign in to UNECE ArcGIS Enterprise with 

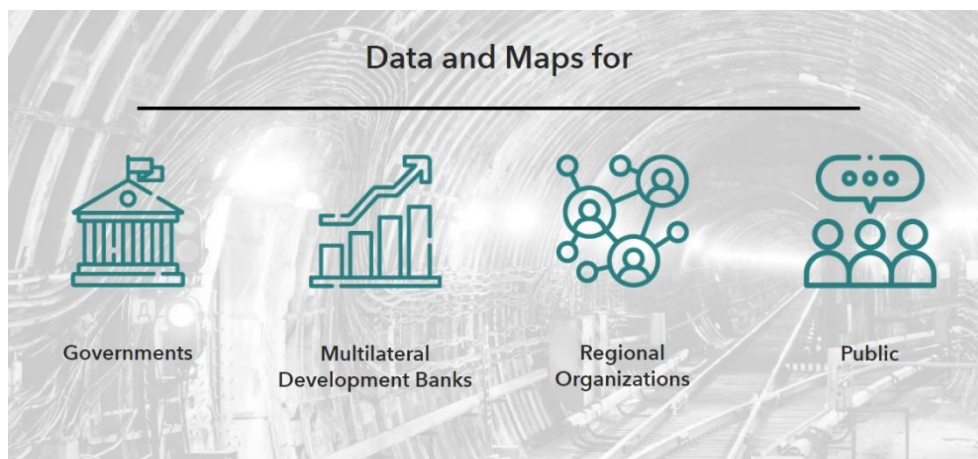
ArcGIS login

Keep me signed in

[Forgot password?](#)

9. Accéder aux données et aux cartes correspondant à son profil d'utilisateur.

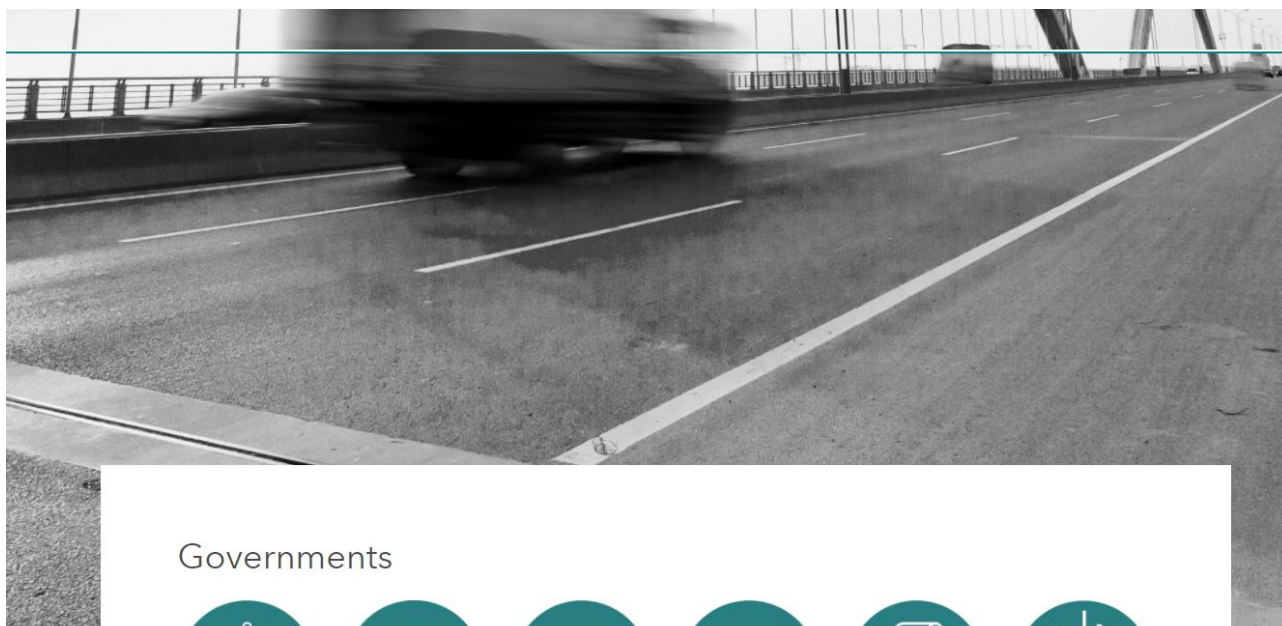
Figure 3

Interface de l'OIT et groupes d'utilisateurs

Source : CEE.

V. Organismes publics

Figure 4
Interface à l'intention des organismes publics



Source : CEE.

10. Les utilisateurs appartenant à des organismes publics comprennent les représentants accrédités des administrations publiques (par exemple les ministères des transports, des infrastructures ou des travaux publics, ou les institutions d'investissement). Seuls les représentants accrédités des organismes publics et les coordonnateurs nationaux ont accès à l'Observatoire avec un nom d'utilisateur et un mot de passe.

11. Les utilisateurs appartenant à des organismes publics bénéficient des fonctionnalités suivantes.

A. Accéder aux données nationales et les modifier

- Étape 1 : Sélectionner le bouton « réseaux et nœuds de transport ».



- Étape 2 : Est automatiquement générée une carte qui permet de visualiser une grande variété de réseaux et de nœuds d'infrastructures de transport dans différents modes, notamment les réseaux routiers, les voies ferroviaires, les voies navigables, les ports, les aéroports, les terminaux intermodaux, les centres logistiques et les points de passage frontaliers dans la région eurasiatique, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord (fig. 5).

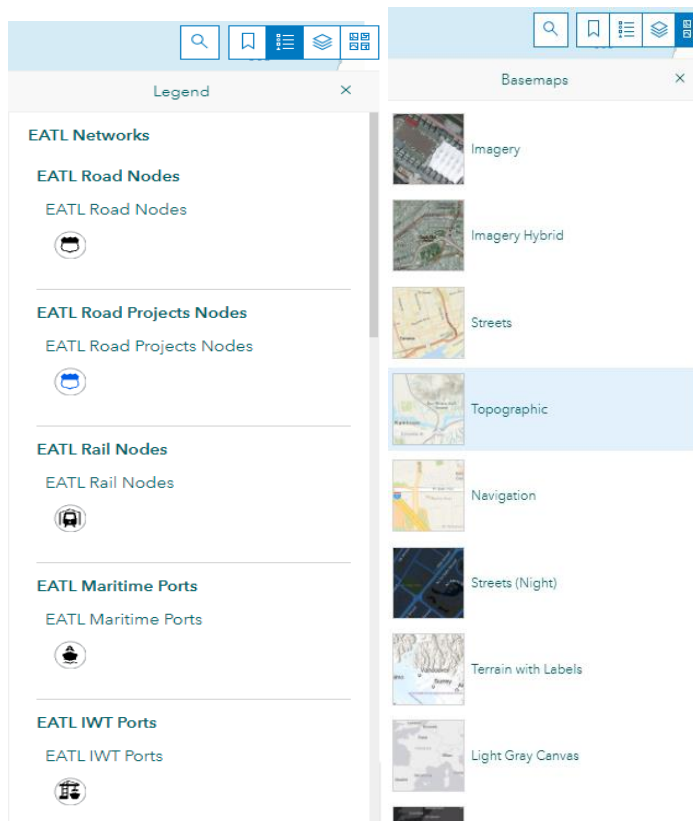
Figure 5
Visualisation de l'application des réseaux et nœuds de transport par l'intermédiaire de l'interface réservée aux organismes publics



Source : CEE.

- Étape 3 : Dans le coin supérieur droit de l'écran, sélectionner la légende pour comprendre les symboles et signes de la carte et/ou sélectionner le fond de carte, sur lequel on souhaite afficher le contenu.

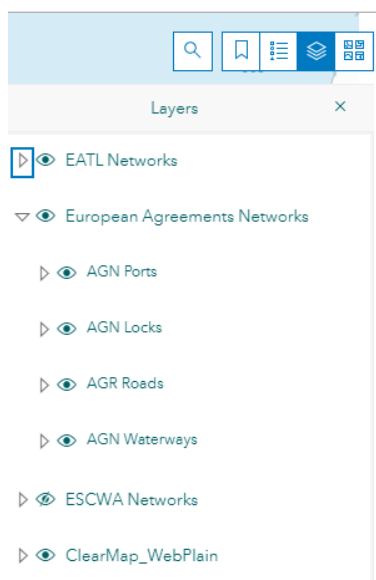
Figure 6
Menu de sélection de la légende et du fond de carte



Source : CEE.

- Étape 4 : Sélectionner les couches que vous souhaitez visualiser sur les cartes (par exemple, les réseaux AGN, les données LTEA, les données sur les ports de la CESAO).

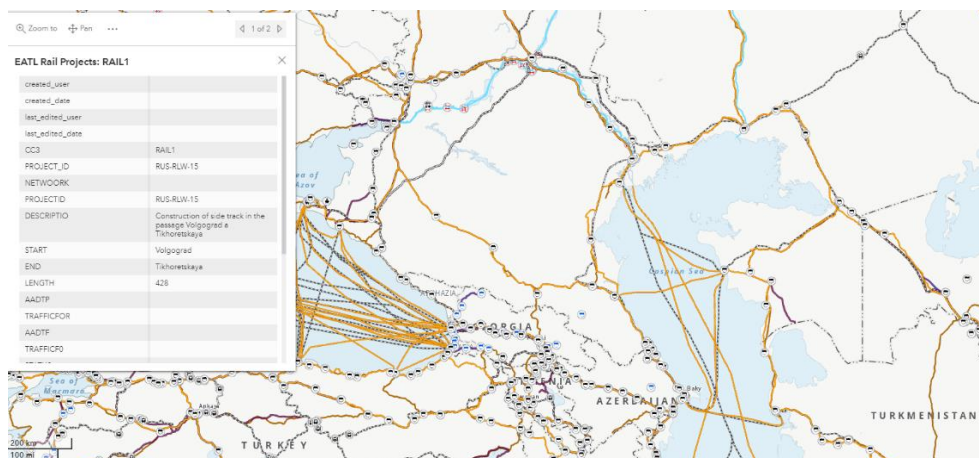
Figure 7
Menu de sélection des couches



Source : CEE.

- Étape 5 : Cliquer sur un tronçon d'infrastructure fait apparaître une fenêtre contextuelle comportant des données techniques relatives à cet itinéraire.

Figure 8
Fenêtre détaillant les données techniques par tronçon



Source : CEE.

B. Visualiser les couloirs ferroviaires et routiers

- Les étapes à suivre sont les suivantes :
 - Étape 1 : Se connecter sur la page d'accueil (comme ci-dessus).
 - Étape 2 : Accéder à l'interface réservée aux organismes publics (comme ci-dessus).

- Étape 3 : Sélectionner le bouton « couloirs de transport ».



- Actuellement, l'OIIIT comprend l'ensemble des données relatives aux neuf couloirs ferroviaires et aux neuf couloirs routiers recensés dans le cadre du projet LTEA. Il comprend aussi des données sur les principales artères ferroviaires et routières de la région de la CESAO ainsi que des données sur les réseaux de transport de la région de la Méditerranée occidentale fournies par le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO).

Figure 9
Carte des couloirs de transport



Source : CEE.

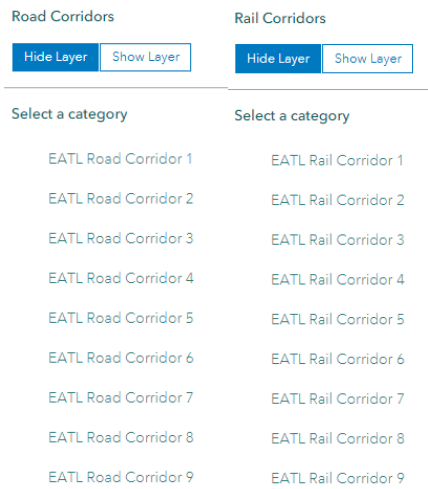
Figure 10
Principales artères ferroviaires et routières dans la région de la CESAO
(Moyen-Orient, Afrique du Nord, Méditerranée occidentale)



Source : CEE.

- Étape 4 : Les couches des couloirs routiers et ferroviaires peuvent être masquées ou activées individuellement.

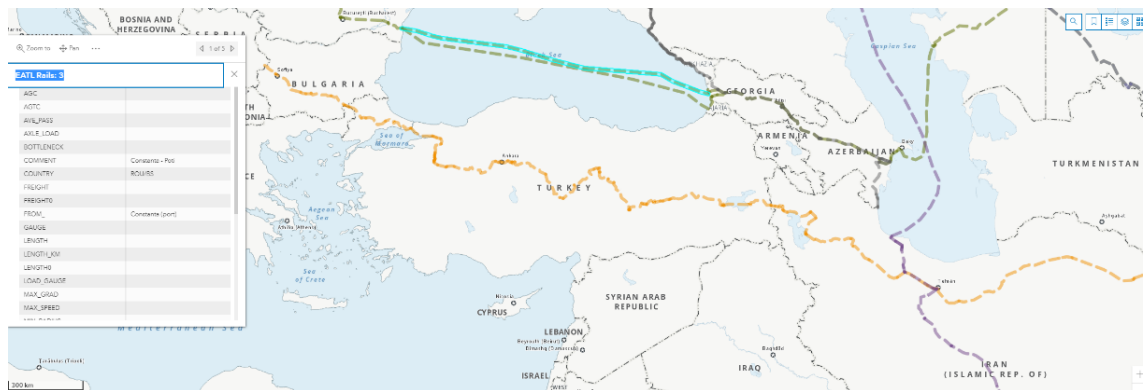
Figure 11
Carte des couloirs de transport



Source : CEE.

- Étape 5 : Cliquer sur un couloir (ferroviaire ou routier) fait apparaître une liste de données techniques.

Figure 12
Données techniques par couloir



Source : CEE.

- Les données techniques relatives à un couloir peuvent comprendre :
 - L'appartenance ou non de la liaison ferroviaire ou routière à l'un des accords d'infrastructure de la CEE (AGC, AGR, AGTC ou AGN) ou à l'une des initiatives relatives aux couloirs ;
 - Les points de départ et d'arrivée de l'itinéraire (*from/to*, « de/à ») ainsi que sa longueur totale, la circulation quotidienne moyenne et les pays traversés ;
 - La charge maximale à l'essieu, l'écartement des voies et leur nombre, la vitesse maximale, la longueur maximale du train, etc.

C. Créer de nouveaux projets d'infrastructure de transport à télécharger à des fins de financement

- Les étapes à suivre sont les suivantes :
 - Étape 1 : Se connecter sur la page d'accueil (comme ci-dessus).
 - Étape 2 : Accéder à l'interface réservée aux organismes publics (comme ci-dessus).
 - Étape 3 : Sélectionner le bouton « soumettre de nouveaux projets d'infrastructures de transport »).



Add new Transport
Infrastructure
Projects.

- Étape 4 : Apparaît un tableau de bord où l'utilisateur appartenant à un organisme public peut sélectionner l'un des modes suivants.

Figure 13

Sélection des boutons du tableau de bord

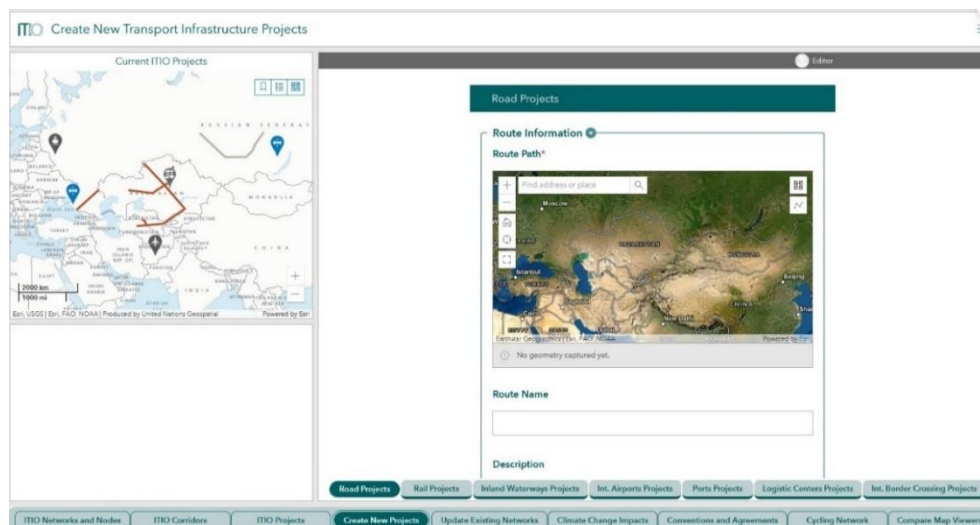


Source : CEE.

- Étape 5 : Une fois qu'un mode a été sélectionné parmi les options ci-dessus, apparaît une fenêtre contextuelle dans laquelle des champs de données doivent être remplis.

Figure 14

Application permettant de télécharger de nouveaux projets de transport : fenêtre contextuelle faisant apparaître des champs de données à remplir



Source : CEE.

- Étape 5a : Pour les projets routiers, les champs de données à remplir comprennent la section 1 (*Route technical characteristics*, « Caractéristiques techniques de l'itinéraire ») et la section 2 (*Project information*, « Informations sur le projet »). La section 1 diffère selon le mode de transport choisi, mais la section 2 est identique pour les propositions de projet quel que soit le mode.

Section 1. Caractéristiques techniques de l'itinéraire :

1. Localisation (latitude/longitude)
2. Point de départ/nœud/ville
3. Point d'arrivée/nœud/ville
4. Principaux centres intermédiaires (économiques)
5. Classification des routes
6. Longueur (en km)
7. Nombre de chaussées
8. Nombre de voies
9. Vitesse nominale/vitesse moyenne (km/h)
10. Circulation journalière moyenne annuel
11. Estimation du pourcentage de véhicules de transport de marchandises
12. Débit journalier en moyenne annuelle (passagers)
13. Débit journalier en moyenne annuelle (tonnes)
14. Hauteur minimale sous les ponts
15. Charge maximale par essieu
16. Application d'un péage routier

Section 2. Informations sur le projet :

17. Coût du projet (dollars des États-Unis)
18. Date de début prévue
19. Date d'achèvement prévue
20. Taux de rentabilité interne (TRI)
21. Stade du projet : Construction/Appel d'offres/Étude/Conception

Définition de la planification

22. Sources de financement attendues (et pourcentage du financement pour chacune d'entre elles)
23. Importance pour la connectivité régionale, l'économie nationale et les besoins sociaux
 - Étape 5b : Les champs de données à remplir pour les projets ferroviaires sont les suivants :

Section 1. Caractéristiques techniques de l'itinéraire :

1. Localisation (latitude/longitude)
2. Point de départ/nœud/ville
3. Point final/nœud/ville
4. Longueur (en km)
5. Écartement des rails (mm)
6. Nombre de voies
7. Type de traction : Électrifiée/Non électrifiée
8. Type de signalisation : Automatique/Manuelle
9. Vitesse maximale autorisée pour les trains de voyageurs
10. Vitesse maximale autorisée pour les trains de marchandises
11. Débit quotidien moyen (trains de voyageurs)
12. Débit quotidien moyen (trains de marchandises)
13. Volume de marchandises transportées (tonnes et équivalents vingt pieds)
14. Nombre de voyageurs
 - Étape 5c : Les champs de données à remplir pour les projets de voies navigables sont les suivants :

Section 1. Caractéristiques techniques de l'itinéraire :

Nom de l'itinéraire : Nom de la voie navigable : Réseau – par exemple : a) route LTEA : b) autre route internationale : c) importance nationale : d) combinaison de a), b) et c).

Description de l'itinéraire :

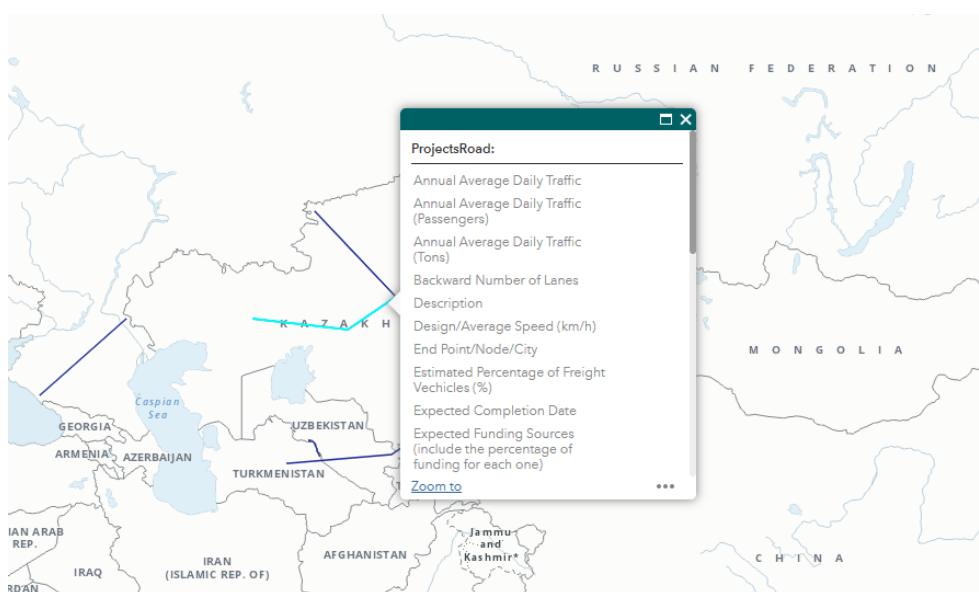
Section 1. Caractéristiques techniques du projet :

1. Localisation (latitude/longitude ou carte)
2. Point de départ/nœud/ville
3. Point final/nœud/ville
4. Longueur (en km)
5. Tirant d'eau maximal autorisé en période de plus basses eaux navigables (PBEN)
6. Hauteur minimale sous les ponts en période de plus hautes eaux navigables (PHEN)

7. Dimensions des écluses
8. Vitesse autorisée (km/h)
9. Débit annuel de bateaux
10. Tonnage annuel de marchandises
 - Des champs de données doivent également être remplis pour les ports, les aéroports, les centres logistiques et les postes frontière.
 - Étape 6 : Dès que tous les champs de données ont été remplis, un nouveau projet devient immédiatement visible sur la carte. Cliquer sur ce nouveau lien fait apparaître une fenêtre contextuelle détaillant les données techniques pertinentes.

Figure 15

Application permettant de télécharger de nouveaux projets de transport : fenêtre contextuelle faisant apparaître des champs de données à remplir



Source : CEE.

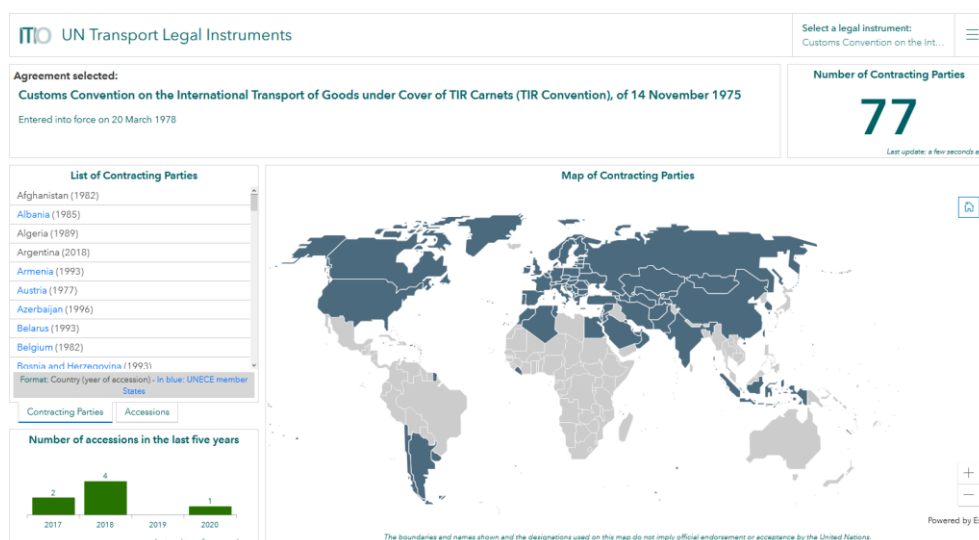
D. Visualiser sur une carte les instruments juridiques internationaux auxquels les pays sont parties

- Étape 1 : Se connecter sur la page d'accueil (comme ci-dessus).
- Étape 2 : Accéder à l'interface réservée aux organismes publics (comme ci-dessus).
- Étape 3 : Sélectionner le bouton « conventions et accords internationaux ».



- Étape 4 : Apparaît une fonction de tableau de bord interactif avec différentes fonctionnalités.

Figure 16
Tableau de bord interactif



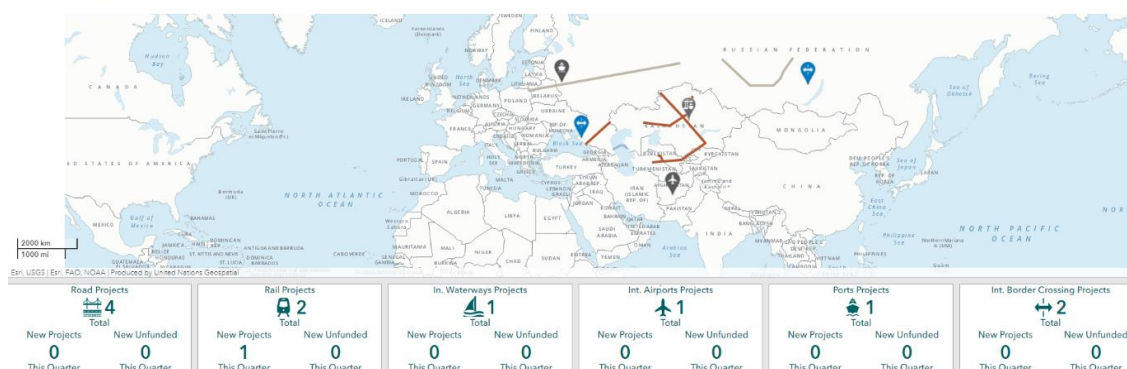
Source : CEE.

- Étape 5 : Dans le coin supérieur droit de l'écran, sélectionner un instrument juridique. La liste des parties contractantes apparaît à la fois sur une carte et dans une liste cliquable. Un graphique indique également le nombre d'adhésions à l'instrument concerné au cours des cinq dernières années, etc.

E. Faire le point sur l'état de financement des propositions de projets

- Étape 1 : Se connecter sur la page d'accueil (comme ci-dessus).
- Étape 2 : Accéder à l'interface réservée aux organismes publics (comme ci-dessus).
- Étape 3 : Sélectionner le bouton « soumettre de nouveaux projets d'infrastructure de transport ».
- Étape 4 : En tant que sous-fonction, cliquer et accéder à un tableau de bord interactif montrant toutes les informations relatives aux propositions de projet et à leur état de financement. À ce stade, les utilisateurs appartenant à un organisme public auront également la possibilité de voir quelles banques multilatérales de développement ont consulté leurs propositions, formulé des observations, soulevé des questions ou laissé des coordonnées pour le suivi.

Figure 17
Fonction de tableau de bord avec toutes les informations relatives aux propositions de projets (aux niveaux national et régional) ainsi que leur état de financement



Source : CEE.

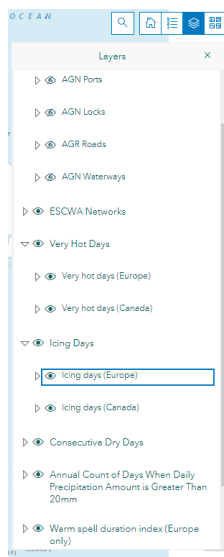
F. Effets des changements climatiques

- Étape 1 : Se connecter sur la page d'accueil (comme ci-dessus).
- Étape 2 : Accéder à l'interface réservée aux organismes publics (comme ci-dessus).
- Étape 3 : Sélectionner le bouton « adaptation pour les réseaux et les nœuds de transport ».



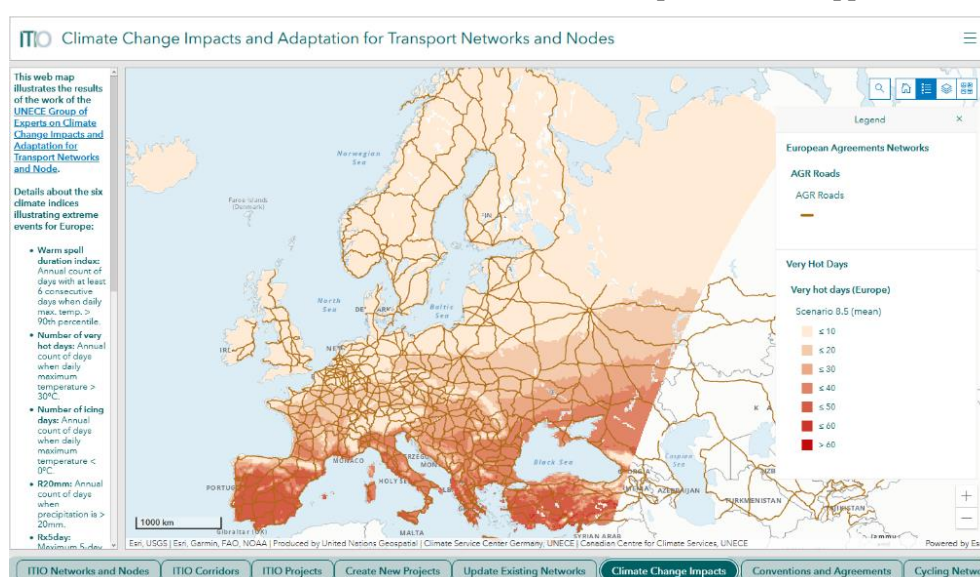
- Étape 4 : Sélectionner les différentes couches relatives aux infrastructures de transport et au climat que l'organisme public souhaite évaluer.

Figure 18
Menu déroulant permettant aux utilisateurs appartenant à des organismes publics de sélectionner les couches relatives aux infrastructures de transport et au climat qu'ils souhaitent visualiser



Source : CEE.

Figure 19
En fonction de la couche sélectionnée, une carte avec des points chauds apparaît



Source : CEE.

- Étape 5 : Dans l'Observatoire, les changements d'indices, qui sont des approximations des effets des changements climatiques, sont superposés aux données sur les infrastructures de transport. De cette manière, il est possible de visualiser les zones dans lesquelles les infrastructures peuvent être menacées par les changements climatiques et les phénomènes météorologiques extrêmes. En fonction de cette évaluation des risques, les États et les banques multilatérales de développement peuvent alors suggérer ou introduire des mesures techniques supplémentaires pour adapter leurs projets d'infrastructure à ces effets des changements climatiques ou déplacer leurs projets.

G. Autres initiatives et applications

- Les données SIG concernant les réseaux cyclables nationaux sont collectées dans le cadre des activités en cours pour l'élaboration d'un module d'infrastructure du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). L'ensemble des données recueillies ont été mises à disposition.
- Dans la fonction tableau de bord de l'utilisateur, un onglet *Cycling Network* (« réseau cyclable ») est disponible (voir ci-dessous). Cliquer sur cet onglet fait apparaître des données sur les réseaux cyclables nationaux de plusieurs pays de la région.

Figure 20
Carte présentant l'ensemble des données SIG concernant les réseaux cyclables nationaux collectées jusqu'à présent



Source : CEE.

VI. Banques multilatérales de développement

Figure 21
Interface réservée aux utilisateurs accrédités par les banques multilatérales de développement



Source : CEE.

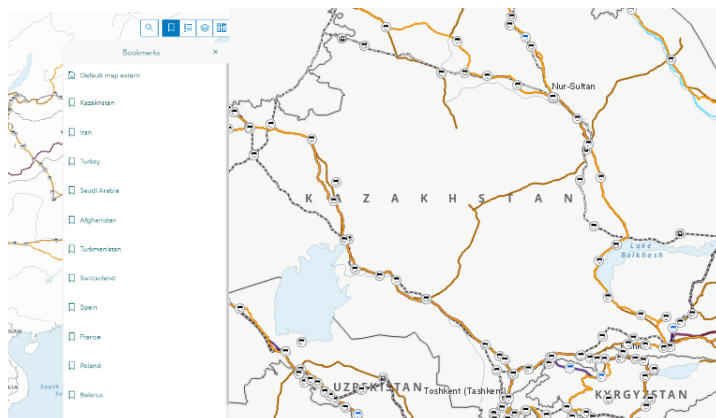
12. De même que les utilisateurs appartenant à des organismes publics, les utilisateurs accrédités par les banques multilatérales de développement et autres donateurs intéressés recevront leur propre mot de passe et nom d'utilisateur leur permettant d'accéder à l'Observatoire, d'y naviguer et d'utiliser ses fonctions. Cette catégorie d'utilisateurs a accès à toutes les informations mises à disposition par les États et les organisations de coopération régionale, mais sans pouvoir modifier ces données.

13. Chaque utilisateur accrédité par une banque multilatérale de développement disposera d'une interface adaptée à ses besoins et à ses critères de financement spécifiques, avec une vue d'ensemble de toutes les fonctionnalités mises à sa disposition, notamment :

- Accéder aux profils de pays, fournissant des informations statistiques générales pour chaque pays ;
- Accéder aux informations soumises par les États et les organisations de coopération régionale sur les nouveaux projets d'infrastructure de transport ;
- Accéder à des projets d'infrastructure entièrement élaborés et prêts à être financés ;
- Créer un portefeuille de financement de la banque (projets déjà financés par la banque) ;
- Accéder aux portefeuilles de financement des autres banques dans un pays ou une région donnés ;
- Entrer en contact avec les coordonnateurs nationaux de chaque pays ;
- Entrer en contact avec ses homologues des autres banques multilatérales de développement.

Figure 22

Les banques multilatérales de développement peuvent sélectionner dans un menu déroulant un des pays dans lesquels elles ont des intérêts financiers, faisant apparaître sur la carte le réseau national de ce pays



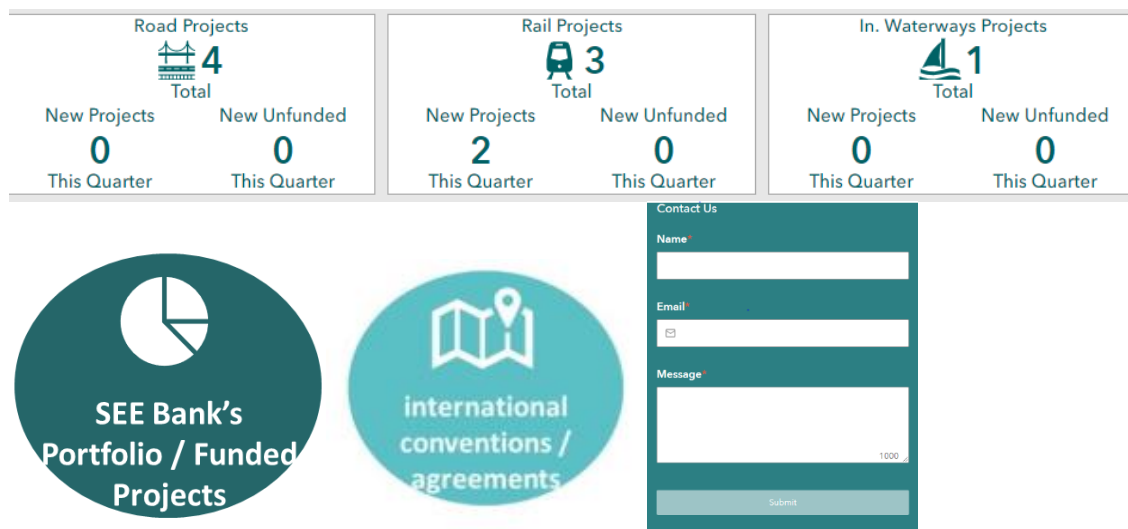
Source : CEE.

14. Les banques multilatérales de développement disposent d'une fonctionnalité leur permettant de comparer les études et les propositions de projets de différents pays afin de comprendre :

- Les différences entre les estimations de coût ou prix de projets de nature similaire ;
- La viabilité économique d'un projet par rapport à d'autres ;
- Les normes d'infrastructure appliquées au niveau national ou régional ;
- Les instruments juridiques internationaux appliqués au niveau national ou régional.

Figure 23

Accès des banques multilatérales de développement aux nouveaux projets prêts à être financés, à leur propre portefeuille ainsi qu'aux projets financés par d'autres banques, et formulaire de contact pour communiquer avec d'autres utilisateurs



Source : CEE.

VII. Organisations de coopération régionale

Figure 24

Interface réservée aux utilisateurs des organisations de coopération régionale



15. Comme les utilisateurs des organismes publics et des banques multilatérales de développement, les utilisateurs accrédités par les organisations de coopération régionale recevront leur propre mot de passe et nom d'utilisateur et leurs informations d'identification pour l'Observatoire.

16. Cette catégorie d'utilisateurs a accès à toutes les informations mises à disposition par les États et les organisations de coopération régionale, mais sans pouvoir modifier ces données. Ils peuvent toutefois télécharger leurs propres initiatives d'infrastructure.

17. Les organisations de coopération régionale peuvent :

- Télécharger des données géocodées (directement dans l'application « couloir ») ;
- Accéder aux profils des pays de leur région ;
- Accéder au profil de chaque région ;
- Accéder à des projets d'infrastructure entièrement élaborés et prêts à être financés (dans leur région) ;

- Accéder aux projets financés par les banques multilatérales de développement d'un pays ou d'une région donnés ;
- Entrer en contact avec les coordonnateurs nationaux de chaque pays ;
- Entrer en contact avec leurs homologues des autres organisations de coopération régionale et des banques multilatérales de développement.

Figure 25

Outres les initiatives actuellement disponibles concernant des couloirs, d'autres réseaux relevant des organisations de coopération régionales sont également susceptibles d'être téléchargés



Source : CEE.

VIII. Le grand public

Figure 26

Interface réservée aux utilisateurs membres du grand public



Source : CEE.

18. Grand public : L'Observatoire et l'illustration des données sur les infrastructures de transport sont à la disposition de tous les utilisateurs intéressés, notamment les universités et le secteur privé.

- Pour le grand public, aucun niveau de sécurité ou d'autorisation n'est requis puisqu'il n'a accès qu'à des données d'ordre général et à des cartes visées et approuvées par les États. Avec l'accord de l'État concerné, une vue d'ensemble des projets d'infrastructure déjà financés ou en cours (y compris les données concernant la nature et les paramètres techniques du projet, les délais estimés et le budget associé ainsi que les donateurs) pourrait être rendue publique.

- Les utilisateurs membres du grand public ne pourront pas modifier les données ni accéder aux champs de données techniques. Dans une mesure limitée, ils pourront générer des graphiques et des tableaux comparant les investissements en infrastructures par région ou par mode.

Figure 27

Pour les utilisateurs membres du grand public, seules sont accessibles des données d'ordre général sur les réseaux



Source : CEE.

IX. Hébergement et mesures de sécurité de l'OIT

19. Sur le plan technique, le fonctionnement de l'OIT repose actuellement sur deux serveurs hébergés dans les locaux de la CEE et sur une solution cloud proposée par le fournisseur du logiciel SIG (ESRI). Actuellement, il n'y a pas d'accord de niveau de service ni de garantie de service avec un fournisseur, mais des dispositions seront prises à cet effet à un stade ultérieur, si nécessaire.

20. Les deux serveurs situés dans les locaux de la CEE sont les suivants :

- Un serveur de données (serveur SQL) qui héberge et enregistre toutes les données de l'Observatoire (réseaux de transport, modifications apportées par les utilisateurs, etc.) ;
- Un serveur d'application (ArcGIS Enterprise) qui héberge les services Web et les applications (l'interface avec les utilisateurs qui permet de manipuler les données susmentionnées).

21. La solution cloud fournie par ESRI utilise les données hébergées sur le serveur de la CEE et offre des fonctionnalités supplémentaires pour leur visualisation.

22. Une application facultative de maintenance pour la solution ArcGIS Enterprise a été installée sur le serveur d'application afin de pouvoir bénéficier des dernières améliorations du produit. Cette maintenance est facturée annuellement. Le secrétariat possède actuellement cinq licences pour les éditeurs (utilisateurs autorisés à modifier les données), une licence pour ArcGIS Enterprise et deux licences pour ArcGIS Desktop Standard. Ce nombre de licences d'utilisation devra être augmenté à l'avenir.

23. Les solutions ESRI font partie des normes relatives aux technologies de l'information et de la communication approuvées par l'ONU, et il existe un accord de vente directe entre l'ONU et ESRI.

24. En novembre 2021, le secrétariat s'est procuré une licence d'utilisation du SIG ESRI pour les trois prochaines années ainsi que 30 licences d'édition permettant aux États et aux autres utilisateurs d'ajouter des données sur leurs réseaux et projets et de modifier les informations existantes.

X. Orientations reçues à ce jour du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

25. À l'occasion de la trente-quatrième session du WP.5, le secrétariat de la CEE, en collaboration avec les secrétariats de la CESAO et de l'OCE, a organisé une présentation de l'OIT au cours de laquelle l'Observatoire ainsi que son objectif, ses fonctions, ses groupes d'utilisateurs et ses modalités de fonctionnement ont été présentés en détail.

26. Le WP.5 a pris note des informations concernant la poursuite du développement de l'Observatoire et a invité les parties prenantes intéressées (y compris les gouvernements nationaux et les banques multilatérales de développement) à participer à une phase d'essai. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de fournir l'assistance nécessaire aux représentants de gouvernements et d'autres parties prenantes pour mettre le système à l'essai, notamment en mettant à disposition des comptes dédiés aux essais. Il a également demandé au secrétariat de communiquer au Comité des transports intérieurs, ainsi qu'à son Bureau, des informations sur l'évolution de l'Observatoire et les résultats des tests une fois qu'ils auront été menés à terme.

27. En réponse à cette demande, le secrétariat devrait, dans le courant du mois de janvier 2022, inviter officiellement par écrit les 56 États membres de la CEE à commencer à utiliser l'OIT dans le cadre de la phase d'essai. Le secrétariat devrait également s'adresser aux banques multilatérales de développement pour les encourager à commencer à explorer les possibilités offertes par l'OIT et à utiliser ses différentes fonctions. En outre, le secrétariat a continué d'intensifier ses efforts en vue de développer des applications supplémentaires pour l'OIT. Dans le cadre du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (GE.4), par exemple, il s'emploie, en collaboration avec les États, à trouver des moyens de visualiser les données sur les coûts de construction sur la plateforme de l'OIT. Le fait d'ajouter à l'Observatoire une couche de données SIG fournissant de telles informations rendrait la plateforme plus attractive et plus facile d'utilisation, et présenterait un intérêt particulier pour les autorités publiques et les banques multilatérales de développement, car l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport est un élément important si l'on souhaite fonder ses décisions sur des coûts de construction réalistes et définir un programme d'investissement stable, sans surcoûts inattendus. En outre, l'analyse comparative des coûts de construction pourrait également être utile pour les prévisions de dépenses ainsi que pour la maîtrise des coûts des projets.

XI. Orientations du Comité

23. Le Comité souhaitera peut-être examiner les informations ci-dessus et fournir des orientations sur la manière dont il souhaite promouvoir l'utilisation de l'OIT ou inciter d'autres États, commissions régionales des Nations Unies, banques multilatérales de développement et organisations de coopération régionale à devenir des utilisateurs actifs de cette plateforme SIG sur les transports administrée par la CEE.