



Journal Title: Nouvelles de l'UIT

Journal Issue: no. 4 (2013)

Article Title: Prix mondial 2013 des télécommunications et de la société de l'information : à la rencontre des lauréats

Page number(s): pp. 7-19

This electronic version (PDF) was scanned by the International Telecommunication Union (ITU) Library & Archives Service from an original paper document in the ITU Library & Archives collections.

La présente version électronique (PDF) a été numérisée par le Service de la bibliothèque et des archives de l'Union internationale des télécommunications (UIT) à partir d'un document papier original des collections de ce service.

Esta versión electrónica (PDF) ha sido escaneada por el Servicio de Biblioteca y Archivos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) a partir de un documento impreso original de las colecciones del Servicio de Biblioteca y Archivos de la UIT.

(ITU) للاتصالات الدولي الاتحاد في والمحفوظات المكتبة قسم أجراه الضوئي بالمسح تصوير نتاج (PDF) الإلكترونية النسخة هذه والمحفوظات المكتبة قسم في المتوفرة الوثائق ضمن أصلية ورقية وثيقة من نقلاً.

此电子版（PDF版本）由国际电信联盟（ITU）图书馆和档案室利用存于该处的纸质文件扫描提供。

Настоящий электронный вариант (PDF) был подготовлен в библиотечно-архивной службе Международного союза электросвязи путем сканирования исходного документа в бумажной форме из библиотечно-архивной службы МСЭ.

A la rencontre des lauréats

Le Prix UIT est remis à Ueli Maurer, Président de la Confédération suisse, à Volkmar Denner, Président du directoire de Robert Bosch, et à Jean Todt, Président de la Fédération internationale de l'automobile



Ueli Maurer



Volkmar Denner



Jean Todt

Ueli Maurer



Ueli Maurer, Président de la Confédération suisse, est originaire de Hinwil, où sa carrière politique a débuté en 1978 avec son élection à la municipalité. Hinwil est un centre de l'industrie suisse des voitures de course qui accueille l'écurie de Formule 1 Sauber.

M. Maurer a démontré son engagement personnel en faveur du sport, de la santé, de la sécurité sociale et de la protection de la population. En 2008, il a été élu au Conseil fédéral, où il dirige le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports. De 1995 à 2003, il a été membre de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie. A compter de 2003, il a été membre de la Commission des finances puis membre de la Commission de la sécurité sociale et de la santé publique, en 2007. De 1996 à 2008, il a présidé l'Union démocratique du centre.

Suisse

La Suisse est l'un des pays les plus sûrs au monde pour les usagers de la route; la mortalité routière y a connu un net recul entre 2001 et 2010. Le Bureau suisse de prévention des accidents a pris une part active, avec l'UIT, à l'élaboration de normes pour les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes intelligents destinés à prévenir les accidents de la route.



UIT/R. Farrell

Le programme de la Suisse pour réduire le nombre de personnes tuées sur les routes

Ambassadeur Alexandre Fasel

Représentant Ueli Maurer, Président de la Confédération suisse

Ueli Maurer, Président de la Confédération suisse et l'un des lauréats du Prix mondial 2013 des télécommunications et de la société de l'information, était représenté par S. E. M. l'Ambassadeur Alexandre Fasel, représentant permanent de la Suisse auprès de l'Office des Nations Unies et des autres organisations internationales à Genève, lors de la cérémonie de remise des prix qui a eu lieu le 17 mai au siège de l'UIT.

«Les technologies de l'information et de la communication nous permettent aujourd'hui d'entrevoir dans le domaine de la sécurité routière des solutions innovantes inimaginables il y a encore peu de temps. Je pense notamment à la communication entre véhicules, entre véhicules et infrastructures, et aussi à la voiture dite «intelligente», qui se conduit elle-même en toute sécurité, et dont les constructeurs nous annoncent qu'elle pourrait être au point d'ici la fin de la décennie.»

«En Suisse, la sécurité routière s'est améliorée au cours des 40 dernières années. En 1971 — l'année la plus noire en Suisse — le nombre de personnes tuées sur les routes était de 1773. Depuis, ce chiffre a été réduit de 80%. Par comparaison avec d'autres pays, la Suisse figure en (bonne) 7^e position derrière le Royaume-Uni, la Hollande, la Suède, la Norvège, l'Islande et le Danemark.»

S'exprimant au nom de M. Maurer, M. Fasel a transmis les remerciements du Président pour le prix qui lui est décerné — un prix qui, a-t-il dit, met aussi à l'honneur toute la Suisse. Il a rappelé que la période 2011–2020 a été proclamée *Décennie d'action pour la sécurité routière* par l'Assemblée générale des Nations Unies. Il a félicité l'UIT pour avoir choisi la thématique «Les TIC au service de l'amélioration de la sécurité routière» pour cette édition de la Journée mondiale des télécommunications et de la société de l'information et a rendu hommage à l'action qu'elle mène.

«Les technologies de l'information et de la communication nous permettent aujourd'hui d'entrevoir dans le domaine de la sécurité routière des solutions innovantes inimaginables il y a encore peu de temps. Je pense notamment à la communication entre véhicules, entre véhicules et infrastructures, et aussi à la voiture dite «intelligente», qui se conduit elle-même en toute sécurité, et dont les constructeurs nous annoncent qu'elle pourrait être au point d'ici la fin de la décennie», a déclaré M. Fasel. Il a cependant admis qu'il existe des cas où l'utilisation des TIC risque d'être préjudiciable pour la sécurité routière,

par exemple les gens téléphonent, consultent leur smartphone, voire même s'adressent des SMS au volant.

M. Fasel a ensuite présenté très brièvement les priorités actuelles de la politique menée par les autorités suisses en matière de sécurité routière. La Suisse ne produisant pas de voitures, il a préféré parler de la façon dont les autorités suisses comptent appliquer au mieux des *solutions intelligentes*, basées entre autres sur les TIC, dans le domaine routier.

En Suisse, la sécurité routière s'est améliorée au cours des 40 dernières années. En 1971 — l'année la plus noire en Suisse — le nombre de personnes tuées sur les routes était de 1773. Depuis, ce chiffre a été réduit de 80%. Par comparaison avec d'autres pays, la Suisse figure en (bonne) 7^e position derrière le Royaume-Uni, la Hollande, la Suède, la Norvège, l'Islande et le Danemark.

Programme «Via sicura»

Le Conseil fédéral s'est fixé en 2010 comme objectif de réduire le nombre de personnes tuées sur les routes d'environ un quart d'ici dix ans, grâce au programme «Via sicura», présentant une approche plus large que celle qui avait prévalu jusqu'à présent. «Via sicura» prévoit avant tout des actions concernant la sensibilisation de la population, le

«Quelle que soit la formidable percée des TIC en matière d'assistance à la conduite, je pense que rien ne remplacera l'éducation, la formation et la sensibilisation des conducteurs — ainsi que des piétons — pour que les citoyens se conduisent de manière responsable sur la route et au volant.»



Dispositif doté
d'un capteur
permettant
de contrôler
le niveau
d'alcoolémie du
conducteur

comportement des usagers de la route, la sécurité des véhicules et l'infrastructure routière. Ce programme n'introduit pas de nouvelles prescriptions, mais met l'accent sur une meilleure application des normes et règles en vigueur. A ce titre, on distingue cinq catégories de mesures qui seront mis en œuvre en plusieurs étapes d'ici à 2015.

Dans un premier temps, des mesures préventives seront prises, suivies, dans un deuxième temps, de mesures visant à une meilleure application des règles en vigueur. On notera parmi celles-ci l'obligation (dès 2015) pour les conducteurs en état d'ébriété récidivistes, de ne conduire que des véhicules munis d'un éthylomètre anti-démarrage, ainsi que l'interdiction de fournir des services commerciaux ou publics avertissant des contrôles du trafic.

Troisièmement, des mesures répressives, visant en particulier les «chauffards», qui auront l'obligation de munir leur véhicule d'un enregistreur de données («black box»), lesquelles pourront être exploitées par les autorités.

Quatrièmement, des mesures visant à améliorer l'infrastructure routière. Enfin, un cinquième train de mesures pour l'optimisation de la statistique des accidents de la route prévoit la mise en œuvre d'un système d'information à fonctions multiples. Voilà donc les grandes lignes du programme «Via sicura».

La société de l'information permet désormais au secteur automobile de réaliser des progrès immenses en matière de sécurité routière, et cela de façon accélérée. Cela suppose que les Etats soient disposés à moderniser leur infrastructure routière au rythme de l'évolution technologique. La Suisse, quant à elle, a relevé ce défi.

Enfin, quelle que soit la formidable percée des TIC en matière d'assistance à la conduite, je pense que rien ne remplacera l'éducation, la formation et la sensibilisation des conducteurs — ainsi que des piétons — pour que les citoyens se conduisent de manière responsable sur la route et au volant.

Volkmar Denner



Volkmar Denner est le président du directoire de Robert Bosch GmbH, dont il est aussi directeur technique. Il est notamment responsable de la recherche et de l'ingénierie avancée, de la coordination de l'ingénierie, de la stratégie et des communications de l'entreprise. Les innovations logicielles et les unités de télémédecine pour les soins de santé sont aussi placées sous sa responsabilité.

M. Denner a obtenu sa licence de physique de l'Université de Stuttgart en 1981. Après avoir dirigé des recherches aux Etats-Unis, il a reçu son doctorat de physique de l'Université de Stuttgart en 1985.

A propos de Robert Bosch GmbH

Le groupe Robert Bosch GmbH a été l'un des premiers signataires de la Charte européenne de la sécurité routière. Fondée en 1886, Bosch est une entreprise multinationale d'ingénierie et d'électronique dont le siège est proche de Stuttgart, en Allemagne. C'est un des principaux fournisseurs de composants automobiles comme les systèmes d'injection pour les moteurs à combustion interne. Il est en outre à l'origine d'innovations pionnières dans le domaine des systèmes de sécurité des véhicules, d'information

et de communication intégrés, d'aide à la conduite et d'autres fonctions d'assistance. Depuis plus de 30 ans, les systèmes de sécurité active mis au point par Bosch ont beaucoup contribué à faire diminuer le nombre de collisions routières. Parmi les innovations conçues par l'entreprise, citons le système de freinage antiblocage ABS, le système antipatinage TCS et le système de stabilité électronique ESP®, qui interviennent tous avant la survenance d'une collision.



Des solutions novatrices pour une conduite plus sûre

Volkmar Denner

Président du directoire de Robert Bosch GmbH

En recevant le Prix mondial 2013 des télécommunications et de la société de l'information, Volkmar Denner, Président du directoire de Robert Bosch GmbH, a rendu hommage aux plus de 5000 ingénieurs de Bosch dans le monde qui travaillent dans le domaine de la sécurité routière et de l'aide à la conduite.

Soulignant que beaucoup de progrès avaient déjà été accomplis, il a donné l'exemple de l'Allemagne, où le nombre de décès dus aux accidents de la route a chuté de 15 000 en 1980 à moins de 4000 en 2012. L'amélioration du comportement des véhicules en cas de collision a certainement contribué à cette réduction, notamment en raison d'une rigidité accrue de la carrosserie. Il est tout aussi certain que des vies ont été sauvées par les systèmes de sécurité active et

«Je partage ce prix prestigieux avec plus de 5000 ingénieurs de Bosch dans le monde qui travaillent dans le domaine de la sécurité routière et de l'aide à la conduite et qui ont obtenu des résultats étonnants pour rendre la conduite plus sûre et moins stressante. Ils sont les véritables artisans de la sécurité routière.»

«En Allemagne, le nombre de décès dus aux accidents de la route a chuté de 15 000 en 1980 à moins de 4000 en 2012.»

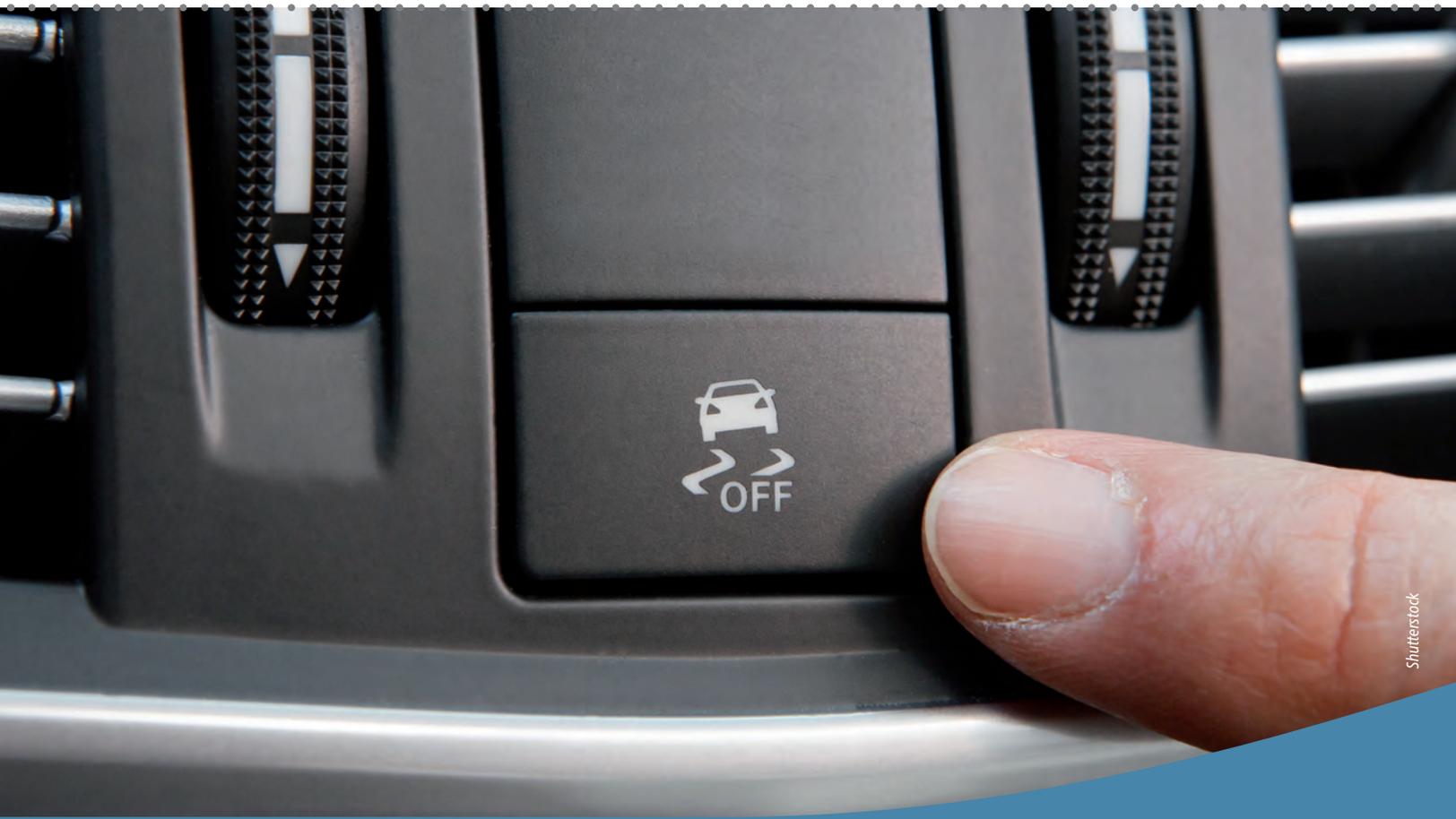
passive. Des études internationales démontrent que le dérapage est la cause d'au moins 40% de tous les accidents de la route mortels. Le contrôle de stabilité électronique pourrait prévenir jusqu'à 80% de tous les accidents dus au dérapage. Bosch a mis au point le système de stabilité électronique ESP® et a été la première entreprise à le commercialiser en 1995. Depuis lors, Bosch a fourni plus de 75 millions de systèmes ESP®. Aujourd'hui, une voiture sur deux vendue dans le monde est équipée de ce dispositif.

Pourtant, hélas, le taux de mortalité routière dans le monde continue d'augmenter d'année en année. «Chaque vie perdue, c'est une de trop. L'impératif stratégique de Bosch est «inventé pour la vie». Partout dans le monde — notamment dans les pays émergents — nous travaillons sur des systèmes respectueux de l'environnement, économes en énergie et garants de la sécurité. En définitive, nos ingénieurs automobiles ne travaillent pas seulement pour Bosch et ses clients. Après tout, les deux principaux objectifs de leur recherche — rendre les voitures plus sûres et plus écologiques — contribuent clairement aussi au bien de la société. Réduire le nombre de morts sur la route est urgent. Nous fournissons des solutions techniques à nombre de programmes politiques, qu'ils soient conçus par l'Union Européenne, des pays émergents ou les Nations Unies», a déclaré M. Denner.

Des systèmes de sécurité et d'aide à la conduite plus puissants, notamment des systèmes de sécurité prédictifs, sont la prochaine étape technologique pour améliorer encore la sécurité routière, selon M. Denner. Bosch commercialise déjà un système de freinage d'urgence prédictif qui réagit aux mouvements de la voiture que l'on suit. Le dispositif repose sur les capteurs à 77 GHz de l'entreprise et fonctionne selon une cascade croissante de réactions. D'abord il avertit le conducteur qu'une collision est imminente. Si ce dernier réagit, il l'aide en ajustant la pression du frein de façon que le véhicule s'arrête avant la cible. Si le conducteur ne réagit pas, un freinage automatique réduit au minimum l'impact de la collision. Dans le même esprit, Bosch prévoit de commercialiser en 2014 un système qui protégera les piétons et contribuera ainsi encore à sauver des vies dans nos rues.

Tous ces systèmes dépendent des technologies de l'information. «C'est un des nombreux domaines où l'UIT joue un rôle crucial pour la sécurité routière», a déclaré M. Denner, donnant l'exemple des systèmes de sécurité prédictifs, qui utilisent des radars haute résolution embarqués pour détecter les obstacles, les piétons et les autres véhicules.

«Des études internationales démontrent que le dérapage est la cause d'au moins 40% de tous les accidents de la route mortels. Le contrôle de stabilité électronique pourrait prévenir jusqu'à 80% des accidents dus au dérapage.»



Shutterstock

«La bande de fréquences 76–81 GHz doit être attribuée à titre primaire aux applications liées à la sécurité automobile. Ce sujet important figure à l'ordre du jour de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2015, organisée par l'UIT, et est une des nombreuses questions sur lesquelles travaille Bosch en tant que Membre de Secteur de l'UIT.»

«Il est essentiel que des gammes de fréquences harmonisées et disponibles à l'échelle mondiale soient attribuées aux applications radars pour automobiles. Pour des raisons évidentes, les systèmes de freinage d'urgence ne doivent pas être perturbés par des dispositifs radiofréquence fonctionnant dans la même gamme de fréquence. Imaginez qu'un système de freinage d'urgence soit désactivé dans une situation critique en raison d'un brouillage causé, par exemple, par des infrastructures routières ou un système de détection des intrusions», a-t-il expliqué. Pour éviter ces problèmes, il a affirmé qu'il considèrerait que la bande de fréquences 76–81 GHz devrait être attribuée à titre primaire aux applications liées à la sécurité automobile. Ce sujet important figure à l'ordre du jour de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2015, organisée par l'UIT, et est une des nombreuses questions sur lesquelles travaille Bosch en tant que Membre de Secteur de l'UIT.

Jean Todt



Jean Todt est le président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA). Il est bien connu dans le monde du sport automobile où, sous sa direction en tant que directeur général de Ferrari, la Scuderia Ferrari a remporté 14 titres mondiaux de Formule 1, notamment cinq titres consécutifs avec Michael Schumacher, et 106 grands prix.

Depuis son élection à la présidence de la FIA en octobre 2009, M. Todt a fait de la sécurité routière dans le monde une priorité de la Fédération. En avril 2009, M. Todt est devenu président de la campagne «eSafetyAware».

Jean Todt est aussi vice-président de la Fondation Institut du cerveau et de la moelle épinière, un centre de recherche qui réunit en un même lieu malades, médecins et chercheurs et dont l'objectif est la mise au point rapide de traitements pour les lésions du système nerveux.

A propos de la Fédération internationale de l'automobile

La FIA est l'organe directeur du sport automobile dans le monde et la fédération des principales organisations d'automobilistes. Fondée en 1904, la FIA, organisation à but non lucratif, a son siège à Paris.

Elle rassemble plus de 230 clubs automobiles et sportifs nationaux de plus de 135 pays répartis sur les cinq continents. Ses associations membres représentent des millions d'automobilistes et leurs familles.

La FIA collaborera avec l'UIT au cours des sept prochaines années pour contribuer à atteindre les objectifs de la «Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies».



UIT/R. Farrell

Investir plus pour sauver des vies sur nos routes

Jean Todt

Président de la Fédération internationale de l'automobile

En acceptant le Prix mondial 2013 des télécommunications et de la société de l'information, Jean Todt, président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), a félicité l'UIT pour son travail dans le domaine des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de la sécurité routière.

M. Todt a souligné qu'avec quelque 1,3 million de décès par an, les accidents de la route tuaient deux fois plus que le paludisme, autant que la tuberculose et presque autant que le SIDA. Il a lancé cette mise en garde: «Si rien n'est fait, 2 millions de personnes vont mourir sur les routes du monde chaque année à l'horizon 2020, ce qui représente un nombre supérieur à celui des victimes de chacune de ces grandes pandémies. Et ce constat ne tient pas compte

«Avec quelque 1,3 million de décès par an, les accidents de la route tuent déjà deux fois plus que le paludisme, autant que la tuberculose et presque autant que le SIDA. Si rien n'est fait, 2 millions de personnes mourront sur les routes du monde chaque année à l'horizon 2020, ce qui représente un nombre supérieur à celui des victimes de chacune de ces grandes pandémies. Et ce constat ne tient pas compte des 50 millions de personnes gravement blessées chaque année...»

«On estime que quelque 90% des accidents de la route ont lieu dans les pays émergents ou en développement. Toujours selon les estimations, ils coûtent à ces pays 100 milliards USD par an, soit l'équivalent du montant que ceux-ci reçoivent au titre de l'aide internationale.»

des 50 millions de personnes gravement blessées chaque année. Ce nombre atteindra 80 millions d'ici à 2020 si aucune mesure n'est prise.»

M. Todt a ensuite fait observer que la sécurité routière n'était pas seulement une question humaine mais aussi un enjeu en matière de développement économique. «On estime que quelque 90% des accidents de la route ont lieu dans les pays émergents ou en développement. Toujours selon les estimations, ils coûtent à ces pays 100 milliards USD par an, soit l'équivalent du montant que ceux-ci reçoivent au titre de l'aide internationale», a-t-il ajouté.

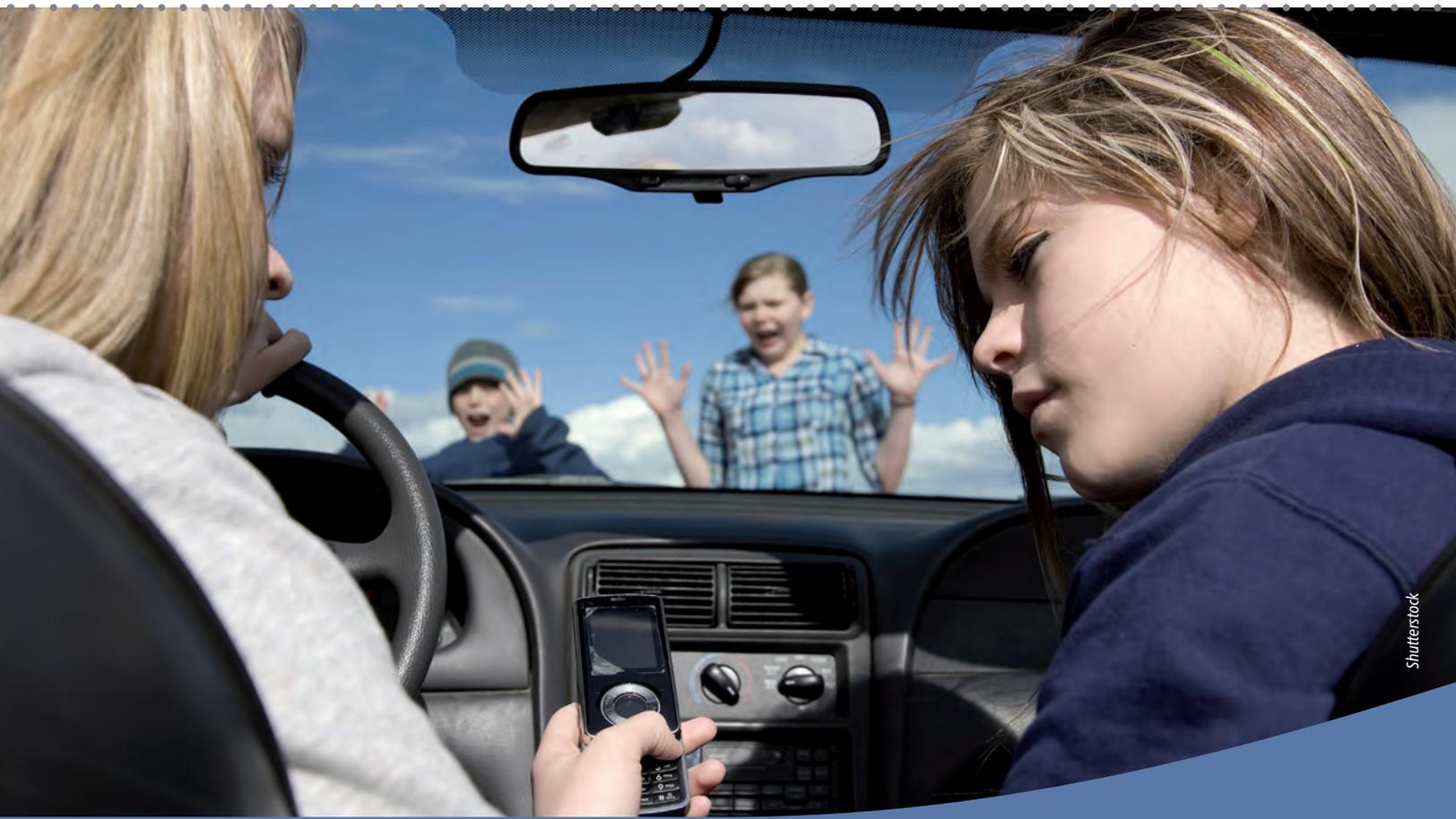
Il est regrettable que personne ne prête attention à ces chiffres impressionnants. «On considère encore le plus souvent la sécurité routière comme une question nationale, alors qu'elle est devenue un défi véritablement mondial. La communauté internationale doit donc se mobiliser avec plus de détermination. Les Nations Unies ont ouvert la voie en lançant il y a deux ans la Décennie d'action pour la sécurité routière. Mais nous devons aller plus loin et plus vite. Il faut donner à la sécurité routière la place qu'elle mérite parmi les enjeux internationaux; celle de priorité absolue», a déclaré M. Todt, tout en proposant que la sécurité routière soit intégrée aux Objectifs de développement

durable pour l'après-2015, qui doivent succéder aux Objectifs du Millénaire pour le développement.

Il a souligné le besoin de trouver des ressources supplémentaires pour lutter contre les accidents de la route, qu'il a classés parmi les principaux problèmes de notre époque et parmi ceux qui s'aggravent le plus rapidement. «La communauté internationale dépense, à juste titre, des milliards de dollars en faveur de l'environnement, pour lutter contre les pandémies, la crise alimentaire, etc. Mais la communauté internationale consacre encore bien trop peu d'argent à ce combat qui est tout aussi vital. Ceci doit changer.» Il fonde sa conviction profonde que les TIC peuvent faire une différence extraordinaire, en ce qui concerne la sécurité routière, sur les progrès réalisés dans le domaine de la sécurité des véhicules depuis 10 à 15 ans, grâce notamment aux normes renforcées sur les essais de collision, les zones déformables et les coussins gonflables.

«Actuellement, une nouvelle génération de systèmes de sécurité, reposant souvent sur les TIC, peut même prévenir la survenance d'accidents. Des technologies intelligentes rendent les voitures plus sûres que jamais. Des applications comme le contrôle de stabilité électronique,

«Ne serait-ce que dans l'Union Européenne, on estime que si toutes les voitures étaient équipées du contrôle de stabilité électronique, chaque année au moins 4000 vies pourraient être sauvées et 100 000 traumatismes pourraient être évités. Ces 4000 vies représentent 10% des 40 000 décès annuels sur les routes européennes.»



les systèmes d'alerte et de freinage d'urgence, de maintien sur la voie, de détection d'obstacle dans les angles morts, de phares pivotants et, bien sûr, d'alarme de vitesse, peuvent contribuer à éviter des milliers et des milliers d'accidents et sauver des milliers et des milliers de vies», a-t-il déclaré. Ne serait-ce que dans l'Union Européenne, on estime que si toutes les voitures étaient équipées du contrôle de stabilité électronique, chaque année au moins 4000 vies pourraient être sauvées et 100 000 traumatismes pourraient être évités.

M. Todt a souligné que les décideurs et les automobilistes n'étaient pas suffisamment sensibilisés non seulement à la possibilité d'avoir recours aux TIC pour améliorer la sécurité routière, mais aussi au danger de l'utilisation au volant d'appareils électroniques comme les téléphones portables ou les smartphones. Il a cité une étude américaine récente selon laquelle l'envoi de SMS au volant avait désormais remplacé la conduite en état d'ivresse comme principale cause de mortalité routière parmi les

adolescents aux Etats-Unis. Il s'est félicité que l'UIT, en partenariat avec la FIA, s'apprête à lancer une campagne mondiale mettant en garde contre les dangers de l'envoi de messages texte au volant.

«Sensibiliser est une première étape, mais nous devons aussi trouver des moyens de rendre ces dispositifs électroniques aussi peu intrusifs que possible. Par exemple, pourquoi ne pas travailler avec les fabricants de téléphones sur un 'mode voiture', tout comme il existe déjà un 'mode avion' ? Ce serait un premier pas pour les conducteurs responsables qui ne veulent pas être tentés quand ils sont au volant et qui pourraient ainsi décider de ne pas recevoir d'appels et de ne pas pouvoir envoyer de SMS, par exemple, quand ils conduisent. La prochaine étape consistera à faire des progrès en matière d'interfaces homme-machine pour rendre ces dispositifs électroniques aussi peu intrusifs que possible. Ceci, tout comme le contrôle de la vigilance du conducteur, sont des évolutions importantes pour l'avenir», a-t-il conclu.