


# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2008/0263(COD) codécision) Directive	Procédure terminée
Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport Modification <a href="#">2017/0060(COD)</a>	
Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.07 Transport combiné, transport multimodal	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	ALDE <a href="#">JENSEN Anne E.</a>	12/05/2010
	Commission au fond précédente	ALDE <a href="#">JENSEN Anne E.</a>	08/12/2008
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente	ALDE <a href="#">JENSEN Anne E.</a>	
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Affaires générales</a>	<a href="#">3012</a>	10/05/2010
Commission européenne	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2987</a>	17/12/2009
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2949</a>	11/06/2009
	DG de la Commission <a href="#">Mobilité et transports</a>	Commissaire KALLAS Siim	

Événements clés			
13/01/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
31/03/2009	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
03/04/2009	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A6-0226/2009</a>	
22/04/2009	Débat en plénière		
23/04/2009	Résultat du vote au parlement		
23/04/2009	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T6-0283/2009</a>	Résumé
11/06/2009	Débat au Conseil	<a href="#">2949</a>	Résumé
17/12/2009	Débat au Conseil	<a href="#">2987</a>	Résumé

20/05/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
22/06/2010	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
05/07/2010	Débat en plénière		
06/07/2010	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T7-0258/2010</a>	Résumé
07/07/2010	Signature de l'acte final		
07/07/2010	Fin de la procédure au Parlement		
06/08/2010	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2008/0263(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification <a href="#">2017/0060(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/02924

### Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2008)0887</a>	16/12/2008	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2008)3083</a>	16/12/2008	EC	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2008)3084</a>	16/12/2008	EC	
Projet de rapport de la commission	<a href="#">PE418.288</a>	20/01/2009	EP	
Amendements déposés en commission	<a href="#">PE421.218</a>	26/02/2009	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A6-0226/2009</a>	03/04/2009	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T6-0283/2009</a>	23/04/2009	EP	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0872/2009</a>	13/05/2009	ESC	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)3507	25/06/2009	EC	
Document annexé à la procédure	<a href="#">N7-0014/2010</a> <a href="#">JO C 047 25.02.2010, p. 0006</a>	22/07/2009	EDPS	Résumé
Position du Conseil	<a href="#">06103/4/2010</a>	10/05/2010	CSL	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	<a href="#">09223/2010</a>	12/05/2010	CSL	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	<a href="#">COM(2010)0251</a>	18/05/2010	EC	Résumé
Amendements déposés en commission	<a href="#">PE442.910</a>	03/06/2010	EP	

Projet de rapport de la commission	<a href="#">PE441.309</a>	04/06/2010	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	<a href="#">A7-0211/2010</a>	28/06/2010	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T7-0258/2010</a>	06/07/2010	EP	Résumé
Projet d'acte final	<a href="#">00025/2010/LEX</a>	07/07/2010	CSL	
Document de suivi	<a href="#">SEC(2011)1019</a>	08/09/2011	EC	
Document de suivi	SEC(2011)1020	08/09/2011	EC	
Document de suivi	<a href="#">C(2011)6269</a>	08/09/2011	EC	
Document de suivi	<a href="#">COM(2014)0642</a>	21/10/2014	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2014)0319	21/10/2014	EC	
Document de suivi	SWD(2014)0320	21/10/2014	EC	Résumé
Pour information	SWD(2017)0324	26/09/2017	EC	
Document de suivi	<a href="#">COM(2019)0464</a>	08/10/2019	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2019)0373	08/10/2019	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2019)0368	09/10/2019	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2019)0369	09/10/2019	EC	Résumé

### Informations complémentaires

Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

### Acte final

[Directive 2010/40](#)  
[JO L 207 06.08.2010, p. 0001](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

### Actes délégués

<a href="#">2013/2703(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2013/2712(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2013/2761(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2013/2772(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2014/3020(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2015/2658(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2017/2714(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2019/2651(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué

Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

OBJECTIF : accélérer la diffusion et l'utilisation de systèmes de transport intelligents (STI) dans le transport routier dans toute l'Europe.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : face à l'engorgement croissant du transport en Europe (le transport de marchandises par route devrait croître de 55% et celui des passagers de 36% d'ici à 2020) ainsi qu'à la consommation d'énergie et aux retombées environnementales néfastes qui en résultent (les émissions de CO<sub>2</sub> du transport augmenteront encore de 15% d'ici à 2020), il convient d'élaborer une stratégie innovante pour satisfaire les exigences et les besoins grandissants du transport et de la mobilité.

L'examen à mi-parcours du livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports laisse à penser que l'innovation jouera un rôle de premier plan dans l'amélioration de la durabilité (sécurité, efficacité, respect de l'environnement et continuité) du transport routier, grâce notamment aux technologies de l'information et des communications, et plus précisément aux systèmes de transport intelligents (STI). Cependant, l'adoption STI dans le domaine du transport routier n'a pas été aussi rapide qu'escompté et le déploiement des services reste, d'une manière générale, fragmentaire. Il en résulte une multiplicité de solutions nationales, régionales et locales, sans harmonisation claire, qui met en péril l'intégrité du marché unique. En raison de leur mauvaise utilisation, les STI ne permettent pas de remédier aux difficultés croissantes du transport routier.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission a envisagé trois options : a) aucune nouvelle action supplémentaire ; b) résolution des problèmes en accordant la priorité à la coordination et aux synergies ; b+) officialiser l'aspect «coopération et coordination» en prévoyant l'adoption d'une directive ainsi qu'une procédure de comitologie. C'est cette dernière option qui a été privilégiée dans la mesure où elle aura des répercussions plus importantes que les autres options, notamment en ce qui concerne la coopération et la possibilité de conclure plus rapidement des accords sur des éléments particuliers qui entravent le déploiement des STI.

CONTENU : la proposition vise à établir un cadre pour accélérer et coordonner le déploiement et l'utilisation des STI dans le domaine du transport routier, notamment les interfaces avec d'autres modes de transport, en vue de favoriser l'émergence, dans l'Union européenne, d'un transport des marchandises et des passagers plus efficace, plus respectueux de l'environnement et plus fiable. Les objectifs spécifiques sont notamment l'accroissement de l'interopérabilité des systèmes, la fourniture d'un accès ininterrompu, la continuité des services et la mise en place d'un mécanisme de coopération efficace entre toutes les parties prenantes.

La proposition fixe un cadre pour la mise en œuvre de ce plan d'action. Les obligations qu'elle impose aux États membres reposeront sur des spécifications communes que la Commission établira dans le cadre de la procédure de comitologie pour assurer le déploiement coordonné de STI interopérables dans l'Union européenne. La Commission sera assistée dans ses travaux par un comité européen des STI, qui servira également d'encreinte pour l'échange d'informations avec les États membres.

Sans préjudice des attributions du comité, la Commission établira un groupe consultatif sur les STI. Composé de hauts dirigeants représentant les parties concernées des principaux domaines (prestataires de services STI, associations d'usagers, opérateurs de transport et exploitants d'installations, secteur manufacturier, partenaires sociaux, associations professionnelles), il la conseillera sur les aspects techniques et commerciaux du déploiement et de l'utilisation des STI dans l'Union européenne. Ce groupe consultatif collectera et compilera les apports des instances existantes (forum «eSafety», ERTRAC, etc.) aux discussions.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES : remboursement des frais de voyage (comité européen des STI et groupe consultatif: 4 réunions par an chacun): 122.200 EUR.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

En adoptant le rapport de Mme Anne E. JENSEN (ADLE, DK), la commission des transports et du tourisme a amendé, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Les principaux amendements sont les suivants :

Objet et champ d'application : les députés souhaitent préciser que la directive établit un cadre pour le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents, notamment les STI interopérables, dans la Communauté et l'élaboration des spécifications nécessaires à cette fin. Les députés ont également clarifié que la directive devait s'appliquer à tous les systèmes de transport intelligents pour les voyageurs, les véhicules et les infrastructures, dans le domaine du transport routier, y compris les transports urbains. Les usagers vulnérables des transports devraient également être couverts par le champ d'application de la directive.

Les députés ont en revanche exclu du champ d'application de la directive les exigences des États membres en matière d'ordre public et de sécurité publique.

Déploiement des STI : là où c'est possible, les États membres devront garantir la compatibilité descendante des applications et des services STI dans la Communauté. Ils devront éviter de créer une fragmentation et une discontinuité géographiques.

Les députés jugent par ailleurs essentiel que les États membres prennent les mesures nécessaires pour que soit exigé le respect des principes fondamentaux (efficacité, rapport coût-efficacité, continuité géographique, interopérabilité, degré de maturité) énoncés pour l'évaluation des besoins. Les États membres devront également en compte les particularités morphologiques des régions géographiquement isolées et les distances devant être couvertes pour les atteindre en faisant exception si nécessaire au principe du rapport coût-efficacité.

Spécifications : la Commission devrait définir des spécifications pour le déploiement et l'utilisation obligatoires du niveau minimum des applications et des services STI, notamment dans les domaines suivants: a) fourniture de services d'information sur la circulation et les itinéraires en temps réel et à l'échelle européenne, b) données et procédures pour la fourniture, à titre gratuit, de services minimums universels d'information sur la circulation, c) introduction harmonisée du système eCall dans toute l'Europe, d) mesures appropriées sur les aires de stationnement sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux et sur les systèmes télématiques de stationnement et de réservation de places de stationnement.

La Commission devrait en outre définir des spécifications pour la mise en place nécessaire et l'utilisation des STI au delà du niveau minimum

des applications et des services STI pour les constructions ou les travaux d'entretien réalisés en cofinancement sur le réseau ferroviaire transeuropéen.

Avant d'adopter les spécifications, la Commission devrait procéder à une analyse d'impact incluant une étude coûts-avantages complète des mesures d'exécution prévues à la directive. Cette analyse porterait sur les frais supplémentaires qui devraient être supportés par les acteurs économiques et sur les paramètres liés au cycle économique des STI.

Certification du matériel : le matériel et les logiciels STI ne pourront être mis sur le marché et mis en service que si, lorsqu'ils sont installés et entretenus convenablement et utilisés conformément à leur destination, ils ne compromettent pas la santé et la sécurité des personnes et de l'environnement, conformément à la législation communautaire pertinente, et, le cas échéant, des biens.

Comité « normes et règles techniques » : un amendement vise à améliorer la normalisation des STI en offrant la possibilité d'avoir recours au comité permanent et à la procédure visée à l'article 5 de la directive 98/34/CE prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles s'appliquant aux services relatifs à la société de l'information.

Règles relatives au respect de la vie privée : plusieurs amendements visent à mettre en place des garanties à la protection de la vie privée et d'assurer la conformité à la législation communautaire relative à la protection des données personnelles, tout en veillant au fonctionnement approprié des applications et des services STI. Les données ne pourront être utilisées à des fins autres que celles prévues dans la directive.

Cohérence : la Commission, en étroite collaboration avec les États membres, devrait garantir la cohérence générale et la complémentarité du déploiement des STI avec les autres politiques et initiatives communautaires, renforçant ainsi les synergies et l'efficacité des politiques communautaires

Transparence : la Commission devrait encourager une participation équitable des parties prenantes aux STI au sein du groupe consultatif européen sur les STI. Les travaux du groupe consultatif européen sur les STI devraient être réalisés de façon transparente.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

Le Parlement européen a adopté par 529 voix pour, 42 voix contre et 16 abstentions, une résolution législative modifiant, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Les principaux amendements sont les suivants :

Objet et champ d'application : le Parlement souhaite préciser que la directive établit un cadre pour le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents, notamment les STI interopérables, dans la Communauté et l'élaboration des spécifications nécessaires à cette fin.

Les députés ont également clarifié que la directive devait s'appliquer à tous les systèmes de transport intelligents pour les voyageurs, les véhicules et les infrastructures, dans le domaine du transport routier, y compris les transports urbains. Les usagers vulnérables des transports devraient également être couverts par le champ d'application de la directive.

Les députés ont en revanche exclu du champ d'application les exigences des États membres en matière d'ordre public et de sécurité publique.

La résolution souligne également qu'il est indispensable de définir le niveau minimum des applications et des services STI qui peuvent être déployés, mis en œuvre et utilisés par tous les États membres.

Déploiement des STI : là où c'est possible, les États membres devront garantir la compatibilité descendante des applications et des services STI dans la Communauté. Ils devront appliquer les STI à tous les modes de transport et aux interfaces entre elles, garantissant un degré élevé d'intégration entre tous les modes de transport. Ils devront en outre éviter de créer une fragmentation et une discontinuité géographiques.

Les députés jugent par ailleurs essentiel que les États membres prennent les mesures nécessaires pour que soit exigé le respect des principes fondamentaux (efficacité, rapport coût-efficacité, continuité géographique, interopérabilité, degré de maturité) énoncés pour l'évaluation des besoins. Les États membres devront également en compte les particularités morphologiques des régions géographiquement isolées et les distances devant être couvertes pour les atteindre en faisant exception si nécessaire au principe du rapport coût-efficacité.

Spécifications : la Commission devrait définir, suivant la procédure de réglementation avec contrôle, des spécifications pour le déploiement et l'utilisation obligatoires du niveau minimum des applications et des services STI, notamment dans les domaines suivants:

- a) fourniture de services d'information sur la circulation et les itinéraires en temps réel et à l'échelle européenne,
- b) données et procédures pour la fourniture, à titre gratuit, de services minimums universels d'information sur la circulation,
- c) introduction harmonisée du système eCall dans toute l'Europe,
- d) mesures appropriées sur les aires de stationnement sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux et sur les systèmes télématiques de stationnement et de réservation de places de stationnement.

La Commission devrait en outre définir des spécifications pour la mise en place nécessaire et l'utilisation des STI au delà du niveau minimum des applications et des services STI pour les constructions ou les travaux d'entretien réalisés en cofinancement sur le réseau ferroviaire transeuropéen.

Les spécifications fixeront également les conditions dans lesquelles les États membres peuvent, en liaison avec la Commission, imposer des règles complémentaires pour la prestation de ces services sur tout ou partie de leur territoire.

Avant d'adopter les spécifications, la Commission devrait procéder à une analyse d'impact incluant une étude coûts-avantages complète des mesures d'exécution prévues à la directive. Cette analyse porterait sur les frais supplémentaires qui devraient être supportés par les acteurs économiques et sur les paramètres liés au cycle économique des STI.

Certification du matériel : le matériel et les logiciels STI ne pourront être mis sur le marché et mis en service que si, lorsqu'ils sont installés et entretenus convenablement et utilisés conformément à leur destination, ils ne compromettent pas la santé et la sécurité des personnes et de l'environnement et, le cas échéant, des biens.

Comité « normes et règles techniques » : un amendement vise à améliorer la normalisation des STI en offrant la possibilité d'avoir recours au comité permanent et à la procédure visée à l'article 5 de la directive 98/34/CE prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles s'appliquant aux services relatifs à la société de l'information.

Règles relatives au respect de la vie privée : dans un souci de protection de la vie privée, l'utilisation de données anonymes doit être encouragée, si nécessaire, pour le bon fonctionnement des applications et/ou des services STI. Les données à caractère personnel ne doivent être traitées que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications et/ou des services STI.

En ce qui concerne les catégories particulières de données visées à la directive 95/46/CE, celles-ci ne doivent être traitées qu'avec le consentement explicite et éclairé de la personne concernée. De plus, les données ne pourront être utilisées à des fins autres que celles prévues dans la directive.

Cohérence : la Commission élaborera un programme de travail annuel sur la base des éléments essentiels définis à l'annexe II de la directive et ce, pour la première fois, trois mois au plus tard après l'entrée en vigueur de la directive. En étroite collaboration avec les États membres, elle devra garantir la cohérence générale et la complémentarité du déploiement des STI avec les autres politiques et initiatives communautaires, renforçant ainsi les synergies et l'efficacité des politiques communautaires.

Transparence : la Commission devrait encourager une participation équitable des parties prenantes aux STI au sein du groupe consultatif européen sur les STI. Les travaux du groupe consultatif européen sur les STI devraient être réalisés de façon transparente.

La Commission devrait faire rapport deux fois par an au Parlement européen et au Conseil sur l'état du financement et, le cas échéant, présenter une proposition relative à la base financière de la mise en œuvre du niveau minimal des applications et des services STI.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

La position en première lecture du Conseil prend pleinement en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture.

Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 23 avril 2009, approuvant 57 amendements. La Commission n'a pas présenté de proposition modifiée. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position en première lecture, que ce soit partiellement, intégralement ou en substance.

Même si le Conseil a partagé le point de vue de la Commission en ce qui concerne l'objectif de la proposition, l'approche du Conseil implique d'importantes adaptations de la proposition initiale sur les points suivants :

Objet et champ d'application : la position du Conseil précise que le cadre proposé vise à soutenir l'utilisation coordonnée et cohérente de STI, en particulier au-delà des frontières entre les États membres. Le Conseil, allant dans le sens du Parlement européen, prévoit que la directive est sans préjudice des questions touchant à la sécurité nationale ou nécessaires dans l'intérêt de la défense.

Domaines prioritaires : la position du Conseil est dans une large mesure conforme à la position du Parlement européen et prévoit un article distinct concernant les quatre domaines prioritaires suivants:

- l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements;
- la continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret;
- les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières;
- le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

La portée de ces domaines prioritaires est précisée à l'annexe I de la directive.

Actions prioritaires : la proposition de la Commission ne prévoyait pas d'actions prioritaires. Le Parlement européen n'a pas non plus prévu d'actions prioritaires. Néanmoins, il a recensé quatre domaines dans lesquels la Commission devrait définir des spécifications pour le déploiement et l'utilisation obligatoires du niveau minimal des applications et des services STI.

La position du Conseil en première lecture reprend l'idée du Parlement européen d'accorder la priorité à certaines applications et certains services STI. À cette fin, le Conseil instaure les six actions prioritaires suivantes:

- la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux;
- la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation;
- les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers;
- la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union;
- la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;
- la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Déploiement des applications et services STI : la proposition de la Commission prévoyait que les États membres prennent toute mesure nécessaire pour assurer le déploiement et l'utilisation coordonnés d'applications et de services STI interopérables dans l'Union. À cette fin, la Commission proposait d'adopter des spécifications dans le cadre de la comitologie, ce qui pourrait également impliquer des obligations de déploiement des applications et services STI pour les États membres. Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission en renforçant la disposition pertinente afin d'éviter une fragmentation et une discontinuité géographiques des applications et services STI.

Le Conseil précise que les États membres décident du déploiement des applications et services STI sur leur territoire. Néanmoins, si les applications et services STI sont déployés, les spécifications adoptées au titre de cette directive doivent être respectées. Le Conseil prévoit également que les États membres s'efforcent de coopérer dans les domaines prioritaires susvisés dans la mesure où aucune spécification n'a été adoptée.

Spécifications: la position du Conseil en première lecture reprend l'idée du Parlement européen d'accorder la priorité à certaines applications et certains services STI, qui se trouve concrétisée dans les actions prioritaires. À cette fin, la Commission se fixe pour objectif d'adopter les spécifications pour ces actions prioritaires. En outre, au plus tard douze mois à compter de l'adoption des spécifications nécessaires concernant une action prioritaire, la Commission présente, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil une proposition pour le déploiement de ladite action prioritaire, après avoir réalisé une analyse d'impact comportant une analyse coûts-avantages.

Le Conseil précise en outre que les spécifications peuvent comporter des dispositions fonctionnelles, techniques, organisationnelles et des dispositions relatives aux services. Il souscrit à la position du Parlement européen selon laquelle les États membres peuvent, après l'avoir notifié à la Commission, établir des règles supplémentaires pour la fourniture de services STI sur leur territoire. Le Conseil prévoit que les spécifications reposent, le cas échéant, sur des normes et que la Commission réalise toujours une analyse d'impact préalablement à l'adoption des spécifications.

Enfin, le Conseil prévoit que la Commission peut adopter des spécifications par la procédure des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Le pouvoir d'adopter des spécifications conformément à cette procédure est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive. Le Parlement ou le Conseil peuvent révoquer la délégation de pouvoir pour adopter des spécifications à tout moment. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent émettre des objections à l'égard des spécifications dans un délai de deux mois à compter de la date de notification. À l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai peut être prolongé de deux mois.

Normes et mesures non contraignantes : la proposition de la Commission et le texte du Parlement européen ne font pas mention de normes et de mesures non contraignantes.

La position du Conseil fait référence aux normes qui peuvent être élaborées dans les domaines prioritaires et pour les actions prioritaires conformément à la procédure prévue dans la directive 98/34/CE. Ces normes devraient permettre d'assurer l'interopérabilité, la compatibilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des applications et services STI. En outre, le Conseil introduit un article concernant l'adoption, par la Commission, de lignes directrices et d'autres mesures non contraignantes visant à faciliter la coopération des États membres dans les domaines prioritaires.

Protection des données : la position du Conseil tient compte de la position du Parlement européen ainsi que de l'avis du contrôleur européen de la protection des données en renforçant les dispositions relatives à la protection des données et au respect de la vie privée.

Règles concernant la responsabilité : la proposition de la Commission ne prévoyait pas de règles concernant la Responsabilité. La position du Conseil tient compte de la position du Parlement européen et fait référence au droit de l'Union, ainsi qu'à la législation nationale pertinente.

Principes applicables aux spécifications et au déploiement des STI : la position du Conseil, qui s'inspire de celle du Parlement européen, complète les dispositions pertinentes en évoquant la proportionnalité, l'interopérabilité, la compatibilité ascendante et le respect des particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants, l'égalité d'accès, la qualité de la datation et du positionnement, ainsi que la cohérence.

La position en première lecture du Conseil ne reprend pas certains autres amendements, qui portent sur:

- une référence aux applications avancées et aux mécanismes communautaires pour différents modes de transport comme le transport ferroviaire (ERTMS et STI-TAF), la haute mer et les voies de navigation intérieures (LRIT, SafeSeaNet, VTMS, services d'information fluviale), le transport aérien (SESAR) et le transport terrestre (transport du bétail par exemple);
- une référence aux communications spécialisées à courte portée (DSRC) ;
- le fait de préciser que la directive s'applique aux systèmes de transport intelligents pour les voyageurs, véhicules et infrastructures, ainsi qu'aux interactions de ceux-ci, dans le domaine du transport routier, y compris les transports urbains ;
- l'établissement et la définition d'un niveau minimal des applications et des services STI ;
- d'autres dispositions concernant la «certification du matériel et des logiciels STI liés à l'infrastructure routière» ;
- un délai de transposition de 12 mois à compter de l'entrée en vigueur de la directive ;
- l'obligation pour les États membres d'établir un tableau de correspondance entre les dispositions nationales adoptées et la directive.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

La Commission note que la position du Conseil modifie légèrement sa proposition initiale. En tenant compte des modifications proposées par le Parlement européen, elle a clarifié le champ d'application de la directive en précisant les domaines prioritaires et en mettant d'abord l'accent sur six actions prioritaires pour l'élaboration et la mise en œuvre des spécifications à adopter par la Commission.

La position du Conseil accorde également davantage d'importance, dans le contexte du déploiement des STI, aux aspects relatifs à la protection des données personnelles et à la responsabilité, tels qu'ils ont été mis en exergue par le Parlement européen et par l'avis du Contrôleur européen de la protection des données.

Légèrement modifiée par rapport à la proposition initiale de la Commission, la position du Conseil en première lecture reflète l'accord intervenu entre les institutions et confirmé par un échange de lettres entre le président du Coreper I et la présidence de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen en mars 2010.

La Commission considère que cet accord est pleinement conforme à l'objectif de sa proposition et qu'elle peut donc le soutenir.

L'accord prévoit trois déclarations de la Commission et une déclaration commune des trois institutions, qui seront publiées au Journal officiel en même temps que l'acte législatif.

1) Actions prioritaires en matière de déploiement des STI : la Commission veillera à adopter les spécifications afférentes à une ou plusieurs

actions prioritaires dans les 30 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la directive.

Au plus tard 12 mois après l'adoption des spécifications requises pour une action prioritaire, la Commission présentera, s'il y a lieu, après avoir effectué une analyse d'impact et une analyse coûts-bénéfices, une proposition de mise en œuvre de cette action prioritaire au Parlement européen et au Conseil.

Sur la base des informations actuellement disponibles, la Commission est d'avis que le calendrier indicatif suivant pourrait être envisagé pour l'adoption des spécifications requises concernant les actions prioritaires :

- fourniture de services d'informations sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'UE (au plus tard à la fin de 2014) ;
- fourniture de services d'informations en temps réel sur le trafic dans l'ensemble de l'UE (au plus tard à la fin de 2013) ;
- dans la mesure du possible, les données et procédures pour la fourniture de services minimums d'informations universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, à titre gratuit pour les usagers (au plus tard à la fin de 2012) ;
- fourniture harmonisée d'un système «eCall» interopérable dans l'ensemble de l'UE (au plus tard à la fin de 2012) ;
- fourniture de services d'informations sur des aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (au plus tard à la fin de 2012) ;
- fourniture de services de réservation d'aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (au plus tard à la fin de 2013).

Ce calendrier indicatif repose sur l'hypothèse d'un accord rapide sur la directive STI entre le Parlement européen et le Conseil en seconde lecture au début de 2010.

2) Responsabilité : la Commission suivra l'évolution de la situation dans les États membres en ce qui concerne le déploiement et l'utilisation des applications et services STI, en tenant compte des législations en vigueur au niveau national et de l'UE, notamment de la directive 1999/34/CE. La Commission élaborera, s'il y a lieu, des lignes directrices en matière de responsabilité, en déterminant notamment les obligations des parties prenantes concernant la mise en œuvre et l'utilisation des applications et services STI.

3) Notification d'actes délégués : la Commission européenne prend acte du fait que, à l'exception des cas où l'acte législatif prévoit une procédure d'urgence, le Parlement européen et le Conseil partent du principe que la notification des actes délégués tient compte des périodes de vacances des institutions afin de garantir que le Parlement européen et le Conseil sont en mesure d'exercer leurs compétences dans les délais prévus par les actes législatifs concernés.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport d'Anne E. JENSEN (ADLE, DK) relative à la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

La commission parlementaire recommande que le Parlement européen adopte telle quelle la position du Conseil.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

Le Parlement européen a adopté une résolution législative approuvant telle quelle la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Le Parlement a également approuvé une déclaration commune du Parlement européen, du Conseil et de la Commission concernant l'article 290 du TFUE (actes délégués).

Enfin, le Parlement prend note de trois déclarations de la Commission européenne annexées à la résolution. Ces déclarations portent sur : i) le déploiement d'actions prioritaires dans le domaine des systèmes de transport intelligents (STI) ; ii) la responsabilité ; iii) la notification des actes délégués.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

**OBJECTIF** : assurer le déploiement et l'interopérabilité des systèmes de transport intelligents (STI) dans le transport routier au niveau de l'Union européenne.

**ACTE LÉGISLATIF** : Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

**CONTENU** : faisant suite à un accord intervenu avec le Parlement européen en deuxième lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire, la directive établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) dans l'Union, en particulier au-delà des frontières entre les États membres, et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. La directive prévoit l'élaboration de spécifications en vue d'actions à mener dans des domaines prioritaires, ainsi que l'élaboration, le cas échéant, des normes nécessaires.

**Domaines prioritaires** : les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de



normes:

- l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements,
- la continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret,
- les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières,
- le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

La Commission pourra adopter des lignes directrices et d'autres mesures non contraignantes visant à faciliter la coopération des États membres dans les domaines prioritaires.

Actions prioritaires : dans le cadre des domaines prioritaires, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes telles que celles prévues à l'annexe I :

- la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux;
- la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation;
- les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers;
- la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union;
- la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;
- la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Groupe consultatif européen sur les STI : sans préjudice des attributions du comité européen des STI (CES), la Commission établira un groupe consultatif européen sur les STI qui la conseillera sur les aspects techniques et commerciaux du déploiement et de l'utilisation des STI dans l'Union. Ce groupe sera composé de représentants à haut niveau des prestataires de services STI concernés, d'associations d'utilisateurs, d'opérateurs de transport et d'exploitants d'installations, du secteur manufacturier, de partenaires sociaux, d'associations professionnelles, de collectivités locales et d'autres instances pertinentes.

Respect de la vie privée, sécurité et réutilisation des informations : les États membres doivent veiller à ce que le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de l'exploitation des applications et services STI soit conforme aux règles de l'Union protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, en particulier la directive 95/46/CE et la directive 2002/58/CE.

En particulier, les données à caractère personnel doivent être protégées contre toute utilisation abusive, notamment les accès non autorisés, les modifications ou les pertes.

Actes délégués : la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les spécifications.

Rapports : les États membres doivent soumettre à la Commission au plus tard le 27 août 2011, un rapport sur leurs activités et projets nationaux concernant les domaines prioritaires. Ils doivent fournir à la Commission, au plus tard le 27 août 2012, des informations sur les actions nationales envisagées en matière de STI au cours des cinq années suivantes. Des lignes directrices relatives aux rapports des États membres seront adoptées.

À la suite du rapport initial, les États membres devront rendre compte tous les trois ans des progrès réalisés dans le déploiement des actions envisagées.

La Commission présentera un rapport tous les trois ans sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la directive. Le rapport sera assorti d'une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre, y compris pour ce qui est des ressources financières utilisées et nécessaires, et il évaluera la nécessité de modifier la directive, le cas échéant.

Conformément à la procédure consultative visée à la directive, la Commission devra adopter un programme de travail, au plus tard le 27 février 2011. Le programme de travail devra comporter des objectifs et des délais pour sa mise en œuvre annuelle et proposera, le cas échéant, les adaptations nécessaires.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 26/08/2010.

TRANSPOSITION : 27/02/2012.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

Ce document de travail des services de la Commission concerne l'état d'avancement et le réexamen du plan d'action pour les systèmes de transport intelligents (STI).

Ce rapport d'étape examine la situation actuelle, passe en revue toutes les actions entreprises depuis l'adoption du plan d'action en décembre 2008, évalue les impacts des actions individuelles ainsi que leur influence combinée pour accélérer son adoption en Europe, et formule des recommandations pour des initiatives de suivi.

Principales conclusions: dans l'ensemble, la mise en œuvre du plan d'action est bien avancée. Un nombre significatif des 24 actions envisagées est en bonne voie (avec un taux de réalisation de plus de 70%), lesquelles ont débouché sur des résultats substantiels.

Cinq actions ont été réalisées:

- un cadre juridique spécifique a été établi soutenir le déploiement harmonisé dans l'UE de solutions STI dans le transport routier;
- des spécifications pour les données et procédures pour la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière et gratuites pour les usagers ont été définies en vertu de la directive STI;
- la mise en place d'eCall a été soutenue via le cadre réglementaire global proposé en vue de ce déploiement d'ici octobre 2015;
- la promotion de la planification d'itinéraires multimodaux;

- la plate-forme pour les STI en milieu urbain a été mise en place pour fournir un forum destiné à sensibiliser la communauté des STI sur les besoins spécifiques des autorités locales.

En outre, les actions à l'échelle européenne dans le domaine des services d'informations en temps réel sur la circulation et des aires de stationnement sûres pour les camions et véhicules commerciaux ont bénéficié des travaux entrepris dans le cadre de la directive STI sur les spécifications concernant la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux et la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière.

Un certain nombre d'actions ont connu des retards ou ont été suspendues au cours de leur mise en œuvre.

Les principales réalisations dans la mise en œuvre du plan d'action sont l'intégration des STI et la sensibilisation à ces questions, le renforcement de la coopération entre les parties prenantes et la promotion de la multimodalité. Les questions restant à traiter concernent l'absence de hiérarchisation des priorités ainsi que la diversité des acteurs et des intérêts particuliers.

Le rapport conclut que le plan d'action STI est toujours d'actualité et qu'il répond aux objectifs de tous les domaines prioritaires définis. La mise en œuvre des actions restantes devrait donc se poursuivre, notamment au travers du renforcement de la mise en œuvre de la directive STI.

Pour assurer une meilleure efficacité, il est envisagé de définir un plan de travail détaillé pour chacune des actions en suspens. Sur la base des commentaires reçus à la suite des consultations avec les intervenants, les travaux futurs pourraient porter sur les domaines suivants : i) la production participative de données relatives au transport multimodal; (ii) la connectivité (interfonctionnement des TIC); (iii) les plates-formes de coordination.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

La Commission a présenté un rapport sur la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

La directive STI vise à accélérer le déploiement et l'utilisation coordonnés de systèmes de transport intelligents dans le transport routier (et d'interfaces avec d'autres modes) dans toute l'Europe. Elle dresse une liste de six actions prioritaires et repose sur une approche en deux temps :

1°) la Commission est habilitée à adopter au moyen d'actes délégués, les spécifications requises pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI;

2°) au plus tard douze mois à compter de l'adoption des spécifications nécessaires concernant une action prioritaire, la Commission doit présenter, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil, une proposition pour le déploiement de l'action prioritaire en question.

À cette fin, la Commission a adopté un programme de travail couvrant la période 2011-15 qui a fixé des dates butoir pour l'adoption des spécifications relatives aux six actions prioritaires.

Adoption des spécifications : le rapport montre que jusqu'à présent, la directive STI s'est révélée être un outil efficace pour l'adoption rapide de spécifications communes pour les actions prioritaires suivantes:

- la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union ([règlement délégué \(UE\) n° 305/2013](#));
- les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière et gratuites pour les usagers ([règlement \(UE\) n° 886/2013](#));
- la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ([règlement \(UE\) n° 885/2013](#)).

Les travaux relatifs aux spécifications pour les deux autres actions prioritaires (services d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'UE et services d'informations sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'UE) seront terminés avant la fin du programme de travail en 2015.

En ce qui concerne les services de réservation d'aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, aucune autre action n'est requise dans un avenir proche.

Priorités et perspectives : compte tenu de l'émergence de nouvelles tendances à long terme - par exemple, la production participative de données relatives au transport, la conduite semi-automatisée, le déploiement de systèmes coopératifs et la promotion du libre accès pour les services STI (plateforme embarquée ouverte) - et de l'opportunité de définir de nouvelles priorités, en plus des six actions prioritaires et des quatre domaines prioritaires déjà définis, la Commission juge nécessaire, dans un premier temps, de donner la priorité aux autres actions relevant du champ d'application actuel de la directive STI et de son plan d'action.

Dans un deuxième temps, la Commission envisage de réfléchir à une éventuelle révision de la directive STI et du plan d'action qui l'accompagne, et commencer les travaux préparatoires à cette fin, en tenant compte de l'évolution technique constante des STI et en se fondant également sur les conclusions du document de travail des services de la Commission sur le rapport sur l'état d'avancement et le réexamen du plan d'action pour les STI.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

La Commission a présenté un rapport sur la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le

domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (directive STI).

Le présent rapport est le deuxième rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la directive sur les STI, qui fournit une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre de la directive depuis le premier rapport d'avancement.

### ***Mise en œuvre de la directive***

#### ***Programme de travail actualisé de la Commission***

Le premier programme de travail de la directive STI couvrait la période 2011-2015 et était axé sur l'élaboration de spécifications relatives aux six actions prioritaires. Si la nécessité de poursuivre les progrès concernant les spécifications de ces actions prioritaires est restée valable au-delà de cette période, la nécessité d'aborder d'autres actions de la directive a nécessité une mise à jour de ce programme de travail. La décision C (2018) 8264 de la Commission, adoptée le 11 décembre 2018 et couvrant la période 2018-2022 a actualisé le programme de travail.

#### ***Actes délégués concernant les spécifications***

Le pouvoir d'adopter des spécifications comportant des dispositions techniques, fonctionnelles, organisationnelles et de service a été conféré à la Commission jusqu'au 27 août 2017. Comme indiqué dans le premier rapport d'avancement, une prolongation de ce délai était nécessaire pour adopter des spécifications pour les actions énumérées à l'annexe I de la directive STI qui ne sont pas des actions prioritaires. Il a donc été décidé de proroger le pouvoir conféré à la Commission d'adopter des actes délégués.

Comme décrit dans le premier rapport d'avancement, l'élaboration des spécifications s'est appuyée sur un large éventail de travaux préparatoires (études, ateliers, etc.), d'analyses (analyses coûts-avantages, analyses des lacunes et des approches) et de consultations (consultations publiques, consultations avec des experts désignés par les États membres et le contrôleur européen de la protection des données, information et invitation des experts du Conseil et du Parlement).

Une approche plus globale a été jugée nécessaire pour traiter les différentes questions (financement, normalisation, coordination accrue des parties prenantes, gouvernance liée au déploiement, etc.) qui dépassent le cadre de simples spécifications, en particulier pour les systèmes coopératifs de transport intelligent (STI-C).

Une plate-forme de parties prenantes (plate-forme STI-C) a donc été créée en novembre 2014 sous la forme d'un groupe d'experts de la Commission, rassemblant les parties prenantes publiques et privées et représentant toutes les parties prenantes clés de la chaîne de valeur, notamment les pouvoirs publics, les constructeurs automobiles, les fournisseurs, les fournisseurs de services, les entreprises de télécommunications, etc. Elle les a rassemblés pour contribuer à une vision commune du déploiement interopérable des STI-C dans l'UE et soutenir l'élaboration des spécifications de l'UE.

#### ***Réalisation des six actions prioritaires***

Les six actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications et des normes définies dans la directive STI ont été pleinement prises en compte. L'élaboration des spécifications relatives aux actions prioritaires portant sur les services d'informations en temps réel sur la circulation et les services d'informations sur les déplacements multimodaux s'est avérée plus difficile en raison du champ d'application très large de ces spécifications et de la nécessité de construire une compréhension commune de ce champ d'application avec les experts.

#### ***Autres actions***

Les travaux sur les STI-C ont été récemment achevés. Un autre domaine visé par l'adoption de spécifications est lié au libre accès pour les services STI (plateforme embarquée ouverte) grâce à l'accès à des données et des ressources embarquées. Ce domaine a fait l'objet de plusieurs études préparatoires et de discussions entre les parties prenantes durant la première phase de la plate-forme STI-C.

La Commission a annoncé qu'elle examinerait la nécessité de spécifications au titre de la directive STI pour l'accès aux données (personnelles et/ou non personnelles) des véhicules pour les besoins des autorités publiques, en particulier la gestion du trafic. Ces travaux devraient également s'appuyer sur les contributions d'un nouveau groupe d'experts de la Commission sur le partage des données entre entreprises et pouvoirs publics.

Cela a été confirmé dans le programme de travail actualisé de la directive STI adopté le 11 décembre 2018, qui énumère également des activités supplémentaires pour 2018-2022. Celles-ci peuvent donner lieu à de nouveaux actes délégués au titre de la directive sur les STI:

- l'extension géographique possible des spécifications existantes concernant les services d'information en temps réel sur la circulation à l'échelle de l'UE, y compris d'éventuels types de données supplémentaires (par exemple, restrictions d'accès urbain, points de recharge/rechargement en carburant) ;
- l'extension possible du système eCall à d'autres catégories de véhicules (tels que les poids lourds, les autobus et autocars, les deux-roues motorisés et les tracteurs agricoles) ;
- paiement multimodal interopérable / billetterie ; et
- la continuité des services de gestion du trafic et du fret. Comme indiqué dans le programme de travail

actualisé, ces activités commenceront par un exercice de cartographie avec les experts des États membres, afin de clarifier davantage la portée des activités.

### **Ressources financières**

Par rapport à 2014, on dispose de davantage d'informations sur les ressources financières utilisées et nécessaires, étant donné que toutes les actions prioritaires ont été traitées et que le déploiement des services et de l'infrastructure des points d'accès nationaux a considérablement progressé. Le rapport note que les coûts liés à la mise en œuvre des spécifications sont très souvent difficiles à isoler des coûts généraux du déploiement et de l'exploitation des services STI et des infrastructures physiques STI elles-mêmes, qui peuvent s'avérer beaucoup plus élevés.

### **Conclusion**

Le rapport de la Commission conclut que les six actions prioritaires de la directive sur les STI ont été pleinement prises en compte.

La plupart des États membres mettent activement en œuvre les spécifications qui sous-tendent le déploiement des services STI. Des points d'accès nationaux ont été déployés ou sont en cours de déploiement, avec le développement concomitant d'outils opérationnels favorisant l'accessibilité des données STI. Ce travail gagnerait certainement à être mieux coordonné, impliquant tous les États membres et couvrant toutes les spécifications, afin de fédérer tous ces efforts vers une infrastructure numérique STI harmonisée à travers l'UE.

De nouveaux thèmes et défis en matière de STI apparaissent, comme l'indiquent les rapports des États membres sur la mise en œuvre de la directive, tels que la mobilité connectée et automatisée et la mobilité comme service (MaaS).

Compte tenu de cette évolution, la question de la disponibilité des données sur l'ensemble du réseau de transport routier peut devenir plus importante, en particulier pour les types de données clés correspondant aux règles d'utilisation de l'infrastructure physique. Cette question devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi afin d'évaluer la nécessité de prendre d'autres mesures.

Compte tenu également des résultats de l'évaluation de la directive sur les STI, une éventuelle révision future de la directive sur les STI devrait inclure tous ces aspects dans une approche globale.

## **Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport**

---

Le présent document de travail des services de la Commission accompagne le rapport de la Commission sur la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE relative au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Il présente une analyse des rapports d'avancement des États membres pour 2014 et 2017.

Le document présente une vue d'ensemble de ces rapports nationaux, fondée uniquement sur leur contenu et sur la compréhension qu'en a la Commission. Il comprend des exemples et des faits saillants sur la mise en œuvre des différentes spécifications adoptées dans le cadre de la directive sur les STI.

### **Principales conclusions**

29 rapports d'avancement nationaux ont été reçus (28 États membres et la Norvège). Dans l'ensemble, les rapports nationaux ont fourni un bon aperçu des meilleures pratiques des États membres. L'analyse fait apparaître un progrès général dans les quatre domaines prioritaires définis dans la directive sur les STI. Cette évolution positive a été soutenue par des activités impliquant plusieurs États membres et bénéficiant d'un soutien financier de l'UE, ou lorsque la législation de l'UE imposait un déploiement et/ou prévoyait une sécurité juridique et technique grâce à des spécifications communes.

De nombreux rapports ont illustré l'impact positif des projets impliquant plusieurs États membres et financés dans le cadre du dispositif Mécanisme d'interconnexion en Europe, des efforts restant nécessaires pour certains États membres en retard, ce qui nécessite la poursuite des efforts dans ce domaine. Plusieurs États membres n'ont pas fourni d'informations concernant le déploiement de leur point d'accès national, et il reste un problème concernant le déploiement de l'infrastructure eCall.

Plusieurs États membres actifs ont également pris l'initiative d'élaborer ensemble des documents techniques (catalogue de métadonnées, cadre de qualité, par exemple) pour soutenir la mise en œuvre des spécifications et ont partagé ces documents avec les autres États membres. Cela s'est avéré bénéfique pour soutenir une mise en œuvre harmonisée des spécifications. Cette coopération donne des résultats positifs et devrait être encouragée et étendue, et pourrait bénéficier d'une reconnaissance plus formelle des points d'accès nationaux qui constituent l'épine dorsale d'une infrastructure STI numérique.

### **Étapes futures**

À la lumière de l'analyse des rapports d'avancement nationaux de 2017, les observations suivantes peuvent être formulées :

- des efforts supplémentaires sont nécessaires pour rationaliser l'établissement des rapports aux fins de la

directive sur les STI et des règlements délégués afin de faciliter l'établissement des rapports et l'analyse. Il peut en être tenu compte lors de la révision de la directive et/ou du règlement délégué et de l'adoption de nouveaux actes délégués. Une révision de la directive pourrait également être l'occasion d'établir éventuellement de meilleures exigences en matière de rapports ;

- sur la base des informations reçues, des activités d'évaluation et de partage des connaissances pourraient être organisées afin de mieux guider les États membres en matière de collecte de données et de calcul des indicateurs clés de performance, au-delà des orientations déjà fournies, en tenant compte également de la nécessité de stabiliser la définition de ces indicateurs clés de performance pour pouvoir évaluer leur évolution à long terme.

## Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport

---

La Commission a présenté un document de travail sur l'évaluation ex post de la directive 2010/40/UE relative aux systèmes de transport intelligents (STI).

Pour rappel, l'évaluation porte sur la mise en œuvre de la directive STI dans les 28 États membres entre 2008 et 2017. Il couvre la période allant de l'adoption du plan d'action sur les STI et de la proposition initiale de la Commission pour la directive sur les STI, et comprend le cycle de notification de 2017 par les États membres et la Commission sur le déploiement des STI et la mise en œuvre de la directive STI et de ses règlements délégués.

Ce document de travail des services de la Commission présente une évaluation approfondie de la pertinence, de l'efficacité, de l'efficience, de la cohérence et de la valeur ajoutée communautaire de la directive 2010/40/UE. Les principales constatations sont les suivantes :

### ***Pertinence***

La directive sur les STI reste un outil pertinent pour résoudre les problèmes liés 1) au manque de coordination du déploiement des STI dans l'UE et 2) au déploiement lent, risqué et non rentable des STI, étant donné que l'utilisation des STI augmente mais ne contribue pas encore pleinement à améliorer le système de transport routier. Cela s'explique également par la nature du déploiement des STI, qui, malgré des améliorations, reste souvent de portée géographique limitée et n'est pas continu. Il reste donc clairement nécessaire de prendre de nouvelles mesures en matière d'interopérabilité, de mécanismes de coopération et de partage des données pour permettre la mise en place de services STI continus et intégrés dans toute l'UE. Le champ d'application de la directive sur les STI est également toujours d'actualité, les domaines prioritaires identifiés couvrant toujours les sujets, services et données pertinents.

Les actes délégués adoptés dans le cadre de la directive sur les STI restent également pertinents, tandis que certaines parties prenantes estiment que le champ d'application de certains actes délégués pourrait être étendu, par exemple i) en étendant le système eCall à d'autres types de véhicules, ii) en ajoutant des exigences en matière d'information sur les infrastructures de carburants de substitution, les zones à faibles émissions et le partage des véhicules pour favoriser une mobilité durable et iii) en étendant la couverture géographique pour certaines données contenues dans les spécifications actuelles. Ces aspects sont reflétés dans le programme de travail actualisé de la directive, élaboré en coordination avec les experts des États membres et adopté le 11 décembre 2018.

### ***Efficacité***

D'une manière générale, la directive sur les STI a eu un impact positif sur le déploiement des STI dans l'UE. Toutefois, étant donné que le déploiement des STI et la mise en œuvre des règlements délégués n'en sont encore qu'à leurs débuts, il n'y a pas suffisamment de preuves pour déterminer si cela contribue déjà de manière significative à améliorer la continuité des services STI dans l'UE et, partant, à réduire les effets externes négatifs (accidents, congestion, pollution) du transport routier.

Les incidences de la directive sur les STI ne peuvent être facilement distinguées de celles de nombreuses autres politiques européennes, nationales et locales qui ont été mises en place et qui traitent également des externalités négatives du transport.

Toutefois, la plupart des intervenants estiment que la directive sur les STI et ses actes délégués ont apporté une contribution positive à cet égard, et que les avantages ont été démontrés dans des déploiements spécifiques.

Les spécifications ont été adoptées comme prévu pour 5 des 6 actions prioritaires (par le biais de règlements délégués) et d'autres normes pertinentes ont également été adoptées (par exemple, DATEX II pour l'échange de données).

Des points d'accès nationaux ont été établis dans de nombreux États membres depuis l'adoption des règlements délégués et, bien que la mise en œuvre ne soit pas encore achevée par rapport au scénario de référence, les développements représentent un progrès significatif dans la mise en place d'une infrastructure européenne de données STI.

### ***Efficiencia***

Les coûts les plus importants pour l'UE sont liés au financement mis à la disposition des STI. Il s'agit du financement du déploiement dans le cadre du mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE) ainsi que du financement de la recherche dans le cadre d'Horizon 2020 et des Fonds structurels. D'autres coûts importants pour l'UE, bien qu'ils soient inférieurs à ceux liés au déploiement et au financement de la recherche, couvrent les activités de normalisation et les coûts de préparation et de soutien des études pour les actes délégués.

Étant donné que les avantages des STI ne peuvent pas encore être quantifiés, il n'est pas possible d'évaluer le rapport coûts-avantages de la mise en œuvre de la directive STI. Toutefois, les contributions des parties prenantes n'ont pas suggéré que les coûts associés à la directive sont disproportionnés et aucun coût inattendu n'a été mis en évidence.

Le problème le plus important qui subsiste est le manque de comparabilité entre les rapports des États membres.

### ***Cohérence***

D'une manière générale, la directive STI et ses actes délégués sont cohérents sur le plan interne. La fréquence et le calendrier des obligations en matière d'établissement de rapports, qui ne sont pas harmonisées à l'heure actuelle, font l'objet d'une attention particulière. En outre, dans un domaine en évolution rapide comme celui des STI, la cohérence de la terminologie utilisée dans les différents textes législatifs doit faire l'objet d'une attention constante.

Un autre point d'attention est de savoir si la directive sur les STI continuera à se concentrer sur les services qui sont matures, suffisamment interopérables et capables de créer un effet catalyseur à travers l'Europe.

### ***Valeur ajoutée de l'UE***

Enfin, la directive sur les STI, avec le déploiement de services STI interopérables qui en résulte, est considérée comme ayant donné des résultats positifs à l'échelle européenne. L'avis de la plupart des parties prenantes confirme l'idée que l'action au niveau de l'UE présente des avantages évidents lorsqu'il s'agit de résoudre les principaux problèmes et besoins identifiés au moment de l'adoption de la législation.

Le niveau de l'UE est considéré comme le plus pertinent pour fournir un tel cadre. Une action au niveau national ne résoudrait probablement pas le problème clé du développement incohérent, incohérent et fragmenté des STI dans l'UE.

De même, il ne semble pas justifié d'abroger la directive sur les STI.

## **Transport routier: cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et d'interfaces avec d'autres modes de transport**

---

Le présent document de travail des services de la Commission contient le résumé de l'évaluation ex post de la directive 2010/40/UE relative aux systèmes de transport intelligents (STI).

Étant donné que le premier programme de travail est achevé et que le secteur a connu des évolutions importantes, il est nécessaire de faire le point et de vérifier l'adéquation du cadre législatif actuel de l'UE pour les STI.

L'évaluation ex post prend en compte :

- la mise en œuvre de la directive ;
- les actes délégués adoptés en vertu de ses dispositions ;
- les programmes de travail adoptés par la Commission ;
- les lignes directrices de la Commission pour l'établissement des rapports et les activités des comités et des experts.

Elle examine également les aspects pertinents du plan d'action et des normes en matière de STI ainsi que les mesures non contraignantes visant à faciliter le déploiement des STI dans le transport routier. Elle évalue la mise en œuvre de la directive dans les 28 États membres entre 2008 et 2017.

### ***Principales conclusions***

L'évaluation conclut qu'à mesure que l'utilisation des STI augmente, la directive reste un outil pertinent.

Les actes délégués adoptés en vertu de la directive restent également pertinents, tandis que certaines parties prenantes considèrent que certains actes délégués pourraient être étendus pour accroître leur pertinence.

D'une manière générale, la directive a eu un impact positif sur le déploiement des STI dans l'UE. Toutefois, étant donné que le déploiement des STI et la mise en œuvre des règlements délégués n'en sont encore qu'à leurs débuts, il existe peu d'éléments permettant de déterminer si cela contribue déjà de manière significative à améliorer la continuité des services STI dans l'UE et, partant, à réduire les effets externes négatifs (accidents, congestion, pollution) du transport routier.

Compte tenu du rapport coût-efficacité des obligations en matière d'établissement de rapports, le problème le plus important qui subsiste est le manque de comparabilité entre les rapports des États membres.

D'une manière générale, la directive et ses actes délégués sont cohérents sur le plan interne. La fréquence et

le calendrier des obligations en matière d'établissement de rapports en vertu des divers textes législatifs, ainsi que la cohérence de la terminologie utilisée dans les différents textes législatifs, constituent un point d'attention important.

La directive devrait devenir encore plus interdépendante avec d'autres législations, notamment en ce qui concerne les véhicules, les télécommunications, la cybersécurité, la responsabilité, le traitement et la circulation des données. Une attention particulière devrait donc être accordée à la cohérence entre les différents instruments, tout en évitant les charges administratives inutiles.

Le document conclut que le niveau de l'UE est considéré comme le plus pertinent pour fournir un cadre permettant un déploiement coordonné et cohérent des STI. Une action au niveau national - même si elle est encouragée par une action non contraignante au niveau de l'UE - ne pourrait pas résoudre le problème clé du développement incohérent et fragmenté des STI dans l'UE. De même, s'il existe des mécanismes et des structures au niveau international, ils ne peuvent être considérés comme suffisants pour garantir une approche globale à l'échelle de l'UE, comme le prévoit actuellement la directive.

Enfin, la Commission souligne qu'il ne semble pas justifié d'abroger la directive, car une telle abrogation entraînerait très probablement un ralentissement du déploiement des STI et augmenterait le risque de divergence et de fragmentation. En outre, si la directive était abrogée, les spécifications resteraient inchangées sans possibilité d'évolution claire et pourraient donc devenir obsolètes dans le domaine en évolution rapide des STI.