










Procédure file

Informations de base		
INI - Procédure d'initiative	2017/2067(INI)	Procédure terminée
Stratégie européenne pour des systèmes de transport intelligents coopérants		
Sujet 3.20 Politique des transports en général		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		27/02/2017
		 UJHELYI István	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 VIRKKUNEN Henna	
		 ZŁOTOWSKI Kosma	
		 VAN MILTENBURG Matthijs	
		 DALUNDE Jakob G.	
	 ARNAUTU Marie-Christine		
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		14/06/2017
		 SCHALDEMOSE Christel	
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs		25/01/2017
		 VAN MILTENBURG Matthijs	
	LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures		03/05/2017
		 GRAPINI Maria	

Événements clés

30/11/2016	Publication du document de base non-législatif	COM(2016)0766	Résumé
18/05/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
20/02/2018	Vote en commission		
26/02/2018	Dépôt du rapport de la commission	A8-0036/2018	Résumé
12/03/2018	Débat en plénière		
13/03/2018	Résultat du vote au parlement		
13/03/2018	Décision du Parlement	T8-0063/2018	Résumé
13/03/2018	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de procédure	2017/2067(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/09928

Portail de documentation

Document de base non législatif		COM(2016)0766	30/11/2016	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE610.712	16/10/2017	EP	
Amendements déposés en commission		PE613.546	27/11/2017	EP	
Avis de la commission	IMCO	PE609.467	05/12/2017	EP	
Avis de la commission	LIBE	PE612.195	29/01/2018	EP	
Avis de la commission	ENVI	PE612.292	02/02/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A8-0036/2018	26/02/2018	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0063/2018	13/03/2018	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2018)366	30/08/2018	EC	

Stratégie européenne pour des systèmes de transport intelligents coopérants

OBJECTIF: adopter une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C), jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée.

CONTEXTE: dans un futur proche, les véhicules interagiront directement les uns avec les autres et avec l'infrastructure routière. Cette interaction relève du domaine des systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C).

La communication entre les véhicules, les infrastructures et les autres usagers de la route, rendue possible par la connectivité numérique, devrait contribuer à réduire l'erreur humaine, qui est de loin la principale source d'accidents dans les transports. Elle devrait améliorer la sécurité routière, l'efficacité du trafic et le confort de conduite en aidant le conducteur à prendre les bonnes décisions et à s'adapter à la situation du trafic.

Les STI-C sont également cruciaux pour rendre les véhicules automatisés plus sûrs et pour permettre leur intégration complète dans le système de transport global ainsi que pour accélérer l'innovation sociale grâce à l'apparition de nouvelles formes de création de valeur comme l'économie collaborative.

Dans un contexte où les progrès accomplis par l'UE en matière de sécurité routière au cours de la dernière décennie ont faibli, où la majeure partie des émissions liées aux transports reste imputable au transport routier et où les encombrements sur les routes entraînent des coûts énormes pour l'économie européenne, le déploiement coordonné et rapide de véhicules coopératifs, connectés et automatisés dans le transport routier nécessite une action urgente de la part de l'Union.

Le potentiel commercial des véhicules coopératifs, connectés et automatisés est estimé à plusieurs dizaines de milliards EUR par an, et cette technologie devrait entraîner la création d'un grand nombre d'emplois. Aussi la stratégie adoptée répond-elle aux priorités politiques de la Commission, notamment son programme en faveur de l'emploi, de la croissance et de l'investissement, le [marché unique numérique](#) et [l'union de l'énergie](#).

Dans la déclaration d'Amsterdam d'avril 2016, les ministres européens des transports ont appelé la Commission européenne à élaborer une stratégie européenne relative aux véhicules coopératifs, connectés et automatisés.

CONTENU: la stratégie européenne proposée par la Commission a pour objectif de permettre un déploiement commercial à grande échelle des STI-C à partir de 2019 afin d'éviter une fragmentation du marché intérieur dans le domaine des STI-C et de créer des synergies entre différentes initiatives afin de garantir la continuité et l'interopérabilité des services STI-C dans toute l'Europe.

La stratégie recommande des mesures à différents niveaux pour respecter l'échéance de 2019:

1) Définition de priorités communes: la communication définit des priorités en vue d'un déploiement coordonné des services STI-C par les États membres et par les acteurs du secteur afin que les services déployés puissent être aussi largement accessibles que possible, tant du côté des infrastructures que de celui des véhicules.

La Commission envisage l'établissement d'une liste initiale des services STI-C parvenus à leur maturité technologique et présentant des avantages significatifs qui devraient être déployés rapidement. Cette liste concernerait la «notification des endroits dangereux» et les «applications de signalisation». La Commission aiderait les États membres et les acteurs du secteur à déployer les services STI-C de la liste initiale, au moyen notamment du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, des Fonds structurels et d'investissement européens et du Fonds européen pour les investissements stratégiques.

Dans un second temps, les services recensés dans une «liste intermédiaire» de services STI-C seraient déployés.

2) Sécurité des communications: à mesure que le système de transport se numérise, il peut aussi devenir plus vulnérable au piratage informatique et aux cyberattaques. La Commission préconise d'élaborer une politique commune de sécurité et de gestion des certificats pour le déploiement des STI-C en Europe. En 2017, elle publiera des orientations sur ce sujet.

3) Protection des données: les données diffusées par les STI-C depuis les véhicules seront, en principe, considérées comme des données à caractère personnel dans la mesure où elles concerneront une personne physique identifiée ou identifiable. La mise en œuvre des STI-C devra respecter le cadre juridique en vigueur en matière de protection des données.

Les prestataires de services STI-C devraient proposer des conditions transparentes aux utilisateurs finaux afin de leur permettre de donner leur consentement au traitement de leurs données à caractère personnel.

4) Technologies et fréquences de communication: les consommateurs souhaiteront recevoir de manière fluide toutes les informations sur les conditions de circulation et de sécurité dans toute l'Europe. La Commission estime que ce résultat peut uniquement être atteint par une approche de communication hybride, c'est-à-dire en combinant des technologies de communication complémentaires.

Pour prendre en charge tous les services STI-C du côté du véhicule, l'ensemble du bouquet de communication hybride devrait être embarqué. À l'heure actuelle, le bouquet de communication hybride le plus prometteur consiste en une combinaison de communications à courte portée de type Wi-Fi et de réseaux cellulaires existants.

5) Interopérabilité à tous les niveaux: les initiatives de déploiement des STI-C au sein de l'Union devraient définir et publier les profils techniques de communication STI-C nécessaires pour assurer l'interopérabilité des services STI-C de la liste initiale. Elles devraient également mettre au point des procédures de test permettant de vérifier l'interopérabilité de ces profils.

La Commission s'appuiera sur la plate-forme C-Roads en tant que mécanisme de coordination pour le déploiement des STI-C au niveau opérationnel.

6) Établir un cadre juridique adéquat: compte tenu des évolutions technologiques rapides, un cadre juridique est indispensable pour que la convergence des investissements et des cadres réglementaires s'impose en Europe. Pour mettre au point ce cadre, il convient de s'inspirer du retour d'expérience des initiatives de déploiement des STI-C et de la plate-forme STI-C.

À l'issue de ce processus, la Commission envisagera d'utiliser la [directive 2010/40/UE](#) sur les systèmes de transport intelligents. D'autres instruments législatifs pourraient aussi être envisagés, par exemple pour les processus d'évaluation de la conformité.

7) Coopération internationale: l'Union a déjà tiré avantage de sa coopération avec l'Australie, le Japon, Singapour et les États-Unis dans des domaines tels que la recherche, la sécurité et l'harmonisation des normes. La Commission entend continuer à promouvoir la convergence et la coordination des activités de développement et de déploiement des STI-C en collaboration avec ses partenaires internationaux et avec des initiatives internationales.

En conclusion, la Commission invite toutes les parties concernées, et en particulier les États membres et les acteurs du secteur privé, à

entretenir une collaboration intersectorielle à tous les niveaux en vue de commencer à déployer des systèmes de transport intelligents coopératifs en 2019.

Stratégie européenne pour des systèmes de transport intelligents coopérants

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative d'István UJHELYI (S&D, HU) sur une stratégie européenne en matière de systèmes de transport intelligents coopératifs.

Le rapport a noté que les nouvelles technologies, qui comprennent le système de transport coopératif intelligent (S-TIC), représentent à la fois des progrès spectaculaires et un véritable défi pour les décideurs européens. Les institutions européennes sont à la traîne dans ce domaine et ne peuvent pas suivre le rythme des progrès de la révolution technologique.

Les députés ont appelé à l'introduction sans délai de services interopérables de systèmes de transport intelligents coopératifs (S-TIC) dans toute l'Europe. Ils ont souligné la nécessité d'un cadre juridique clair pour soutenir le déploiement de S-TIC.

Le rapport a souligné le potentiel des S-TIC pour améliorer l'efficacité énergétique, abaisser le coût du transport individuel et réduire l'impact négatif du trafic sur l'environnement. Il a également souligné le potentiel des technologies numériques et des modèles commerciaux connexes dans le transport routier et a reconnu que la stratégie constituait un jalon important vers le développement de S-TIC et, partant, vers une mobilité entièrement connectée et automatisée permettant l'amélioration de la sécurité routière, ainsi que la réduction de la congestion, de la consommation d'énergie et des émissions.

Les députés ont souligné l'urgente nécessité d'établir une stratégie européenne ambitieuse qui coordonne les efforts nationaux et régionaux et maximise la coopération entre différents secteurs tels que les transports, l'énergie et les télécommunications.

Le rapport a appelé la Commission à :

- présenter un calendrier précis avec des objectifs clairs sur ce que l'UE doit réaliser entre 2019 et 2029, donner la priorité au déploiement d'ici 2019 des services S-TIC présentant le plus grand potentiel en matière de sécurité et veiller à ce que ces services soient disponibles dans tous les véhicules neufs en Europe;
- examiner comment aborder la coexistence sur les routes de véhicules coopératifs, connectés et automatisés et de véhicules et de conducteurs non connectés;
- faciliter l'échange des meilleures pratiques visant entre autres à atteindre l'efficacité économique.

Les députés ont également déclaré que les services S-TIC devraient être intégrés dans la [stratégie spatiale pour l'Europe](#) puisque le déploiement de S-TIC doit être basé sur des technologies de géolocalisation telles que le positionnement par satellite.

Protection des données et protection de la vie privée: les députés ont attiré l'attention sur l'importance de l'application de la législation de l'Union relative à la protection de la vie privée et des données à caractère personnel des données de STI-C, qui ne devraient être utilisées qu'à des fins précises sans être conservées ni utilisées à d'autres fins. Les voitures intelligentes devraient être pleinement conformes au règlement général sur la protection des données (RGPD) ;

Cybersécurité: le rapport a encouragé les États membres et les autorités locales, les constructeurs automobiles, les exploitants d'infrastructures routières et l'industrie des STI à mettre en œuvre les STI-C d'ici à 2019. Il a recommandé à la Commission, aux autorités locales et aux États membres de prévoir un financement approprié dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, des Fonds structurels et d'investissement européens et du Fonds européen pour les investissements stratégiques en vue de la mise à niveau et de l'entretien des futures infrastructures routières.

Il a appelé la Commission et les États membres à continuer à financer la recherche et l'innovation (Horizon 2020) dans le plein respect du principe de transparence et en fournissant régulièrement des informations sur le cofinancement de l'UE.

Les députés sont d'avis que si aucun progrès significatif n'est réalisé d'ici à 2022, une action législative pourrait être nécessaire pour introduire des «règles minimales» et assurer l'intégration à cet égard.

L'UE et les États membres sont encouragés à appliquer correctement la charte des Nations unies relative à l'accès des personnes à mobilité réduite et handicapées ainsi que la directive relative à l'accès aux produits et aux services, pour que tous les citoyens puissent accéder sans obstacle aux STI-C.

Les députés ont recommandé à la Commission de mettre en place rapidement un cadre juridique adéquat pour parvenir à l'interopérabilité à l'échelle européenne en temps voulu ainsi qu'un cadre envisageant les règles relatives à la responsabilité pour l'utilisation des différents types de transports connectés et quelle publie une proposition législative sur l'accès aux données et aux ressources embarquées d'ici la fin de l'année.

Cette proposition devrait permettre à l'ensemble de la chaîne de valeur automobile et aux utilisateurs finaux de bénéficier de la numérisation et de garantir un accès équitable et une sécurité maximale en matière de stockage des données embarquées afin de protéger les droits des consommateurs, de promouvoir l'innovation et d'assurer une concurrence loyale et non discriminatoire sur ce marché, conformément au principe de neutralité technologique.

Enfin, le rapport a invité les constructeurs automobiles à fournir aux consommateurs des informations suffisantes et claires sur leurs droits ainsi que sur les avantages et les limites des nouvelles technologies S-TIC en termes de sécurité.

Stratégie européenne pour des systèmes de transport intelligents coopérants

Le Parlement européen a adopté par 633 voix pour, 43 contre et 11 abstentions, une résolution sur une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs en réponse à la communication de la Commission sur ce sujet.

Cadre juridique clair: tout en se félicitant de la communication de la Commission, le Parlement a insisté sur la nécessité de doter l'Union européenne d'un cadre juridique clair pour appuyer le déploiement des systèmes de transport intelligents coopératifs (S-TIC). Il a souligné le

potentiel des S-TIC pour améliorer l'efficacité énergétique, abaisser le coût du transport individuel et réduire l'impact négatif du trafic sur l'environnement.

Il a également souligné le potentiel des technologies numériques et des modèles commerciaux connexes dans le transport routier et a reconnu que la stratégie constituait un jalon important vers le développement de S-TIC et, partant, vers une mobilité entièrement connectée et automatisée permettant l'amélioration de la sécurité routière, la réduction de la congestion, de la consommation d'énergie et des émissions, ainsi que l'amélioration de l'interconnexion des différents modes de transport.

Le Parlement a estimé urgent d'établir une stratégie européenne ambitieuse qui coordonne les efforts nationaux et régionaux et maximise la coopération entre différents secteurs tels que les transports, l'énergie et les télécommunications.

La Commission a été invitée à :

- présenter un calendrier précis avec des objectifs clairs sur ce que l'UE doit réaliser entre 2019 et 2029, donner la priorité au déploiement d'ici 2019 des services S-TIC présentant le plus grand potentiel en matière de sécurité et veiller à ce que ces services soient disponibles dans tous les véhicules neufs en Europe;
- examiner comment aborder la coexistence sur les routes de véhicules coopératifs, connectés et automatisés et de véhicules et de conducteurs non connectés; des systèmes de sauvegarde devraient être intégrés durant la phase de transition pendant laquelle coexisteront les deux types de véhicules;
- élaborer les définitions et exigences nécessaires en matière de sécurité, et mettre à jour la déclaration de principes européenne concernant l'interface homme-machine (IHM) pour les systèmes d'information et de communication embarqués dans les véhicules.

La résolution a également insisté sur :

- l'importance de l'application de la législation de l'Union relative à la protection de la vie privée et des données à caractère personnel aux données des STI-C et des écosystèmes connectés. Les voitures intelligentes devraient être pleinement conformes au règlement général sur la protection des données (RGPD);
- l'importance de l'application de normes de cybersécurité élevées et harmonisées empêchant le piratage et les attaques informatiques, dans tous les États membres;
- la nécessité de recourir à une approche hybride de la communication, neutre du point de vue technologique, combinant les communications sans fil à courte portée et les technologies cellulaires et satellitaires, qui garantisse l'interopérabilité ainsi que la rétrocompatibilité.

Approche européenne : le Parlement a encouragé les États membres et les autorités locales, les constructeurs automobiles, les exploitants d'infrastructures routières et l'industrie des STI à mettre en œuvre les STI-C d'ici à 2019. Il a recommandé :

- de prévoir un financement approprié dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, des Fonds structurels et d'investissement européens et du Fonds européen pour les investissements stratégiques en vue de la mise à niveau et de l'entretien des futures infrastructures routières;
- de continuer à financer la recherche et l'innovation (Horizon 2020) dans le plein respect du principe de transparence et en fournissant régulièrement des informations sur le cofinancement de l'UE;
- de créer un système de transport véritablement multimodal, intégrant tous les modes de transport en un seul et même service de mobilité au moyen d'informations en temps réel, en tenant compte des services de billetterie intégrée, des services de mobilité partagée ainsi que de la marche et du déplacement à vélo;
- de mettre en place rapidement un cadre juridique adéquat pour parvenir rapidement à l'interopérabilité transfrontalière à l'échelle européenne ainsi qu'un cadre envisageant les règles relatives à la responsabilité pour utilisation des différents types de transports connectés; la Commission devrait publier une proposition législative sur l'accès aux données et aux ressources embarquées d'ici la fin de l'année au plus tard.

Enfin, les constructeurs automobiles devraient fournir aux consommateurs des informations suffisantes et claires sur leurs droits ainsi que sur les avantages et les limites des nouvelles technologies S-TIC en termes de sécurité.