


# Procédure file

Informations de base		
INI - Procédure d'initiative	<a href="#">2018/2089(INI)</a>	Procédure terminée
Véhicules autonomes dans les transports européens		
Sujet		
3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises		
3.30.06 Technologies de l'information et de la communication, technologies numériques		
3.40.06 Industries électronique, électrotechnique, TIC, robotique		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme (Commission associée)		28/03/2018
		PPE <a href="#">VAN DE CAMP Wim</a>	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		S&D <a href="#">UJHELYI István</a>	
		ECR <a href="#">ZŁOTOWSKI Kosma</a>	
		GUE/NGL <a href="#">KYLÖNEN Merja</a>	
	Verts/ALE <a href="#">DELLI Karima</a>		
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie		27/06/2018
		ECR <a href="#">HENKEL Hans-Olaf</a>	
	<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs (Commission associée)		23/04/2018
		S&D <a href="#">KOHN Arndt</a>	
	<b>JURI</b> Affaires juridiques (Commission associée)		15/05/2018
		PPE <a href="#">RADEV Emil</a>	
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	<a href="#">Mobilité et transports</a>	BULC Violeta	

Événements clés			
14/06/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		
14/06/2018	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
22/11/2018	Vote en commission, 1ère lecture/lecture unique		
05/12/2018	Dépôt du rapport de la commission, lecture unique	<a href="#">A8-0425/2018</a>	Résumé
14/01/2019	Débat en plénière		

15/01/2019	Résultat du vote au parlement		
15/01/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T8-0005/2019</a>	Résumé
15/01/2019	Fin de la procédure au Parlement		

### Informations techniques

Référence de procédure	2018/2089(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Base juridique modifiée	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/13335

### Portail de documentation

Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE623.787</a>	20/07/2018	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE627.821</a>	13/09/2018	EP	
Avis de la commission	<b>IMCO</b>	<a href="#">PE625.299</a>	15/10/2018	EP	
Avis de la commission	<b>JURI</b>	<a href="#">PE623.863</a>	16/10/2018	EP	
Avis de la commission	<b>ITRE</b>	<a href="#">PE623.925</a>	21/11/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		<a href="#">A8-0425/2018</a>	05/12/2018	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		<a href="#">T8-0005/2019</a>	15/01/2019	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2019)355</a>	28/05/2019	EC	

## 2018/2089(INI) - 05/12/2018 Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Wim van de CAMP (PPE, NL) sur les véhicules autonomes dans les transports européens.

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs ainsi que la commission des affaires juridiques, exerçant leurs prérogatives de commissions associées en vertu de [l'article 54 du Règlement du Parlement européen](#), ont également exprimé leur avis sur ce rapport.

La stratégie de l'UE sur la mobilité connectée et automatisée est étroitement liée aux priorités politiques de la Commission. Le rapport souligne que l'UE devrait encourager et développer davantage les technologies numériques pour la mobilité automatisée afin de compenser les erreurs humaines et de réduire les accidents de la circulation et les décès sur la route.

Il existe des niveaux d'automatisation, les niveaux 1 et 2 étant déjà sur le marché, mais les niveaux d'automatisation conditionnelle, élevée et complète (lorsqu'un véhicule devient autopropulsé - niveau 3) ne devraient devenir disponibles qu'en 2020-2030.

Les députés jugent essentiel que l'Europe reste à l'avant-garde dans ce domaine, afin de récolter les bénéfices du transport routier automatisé et de concurrencer avec succès les efforts considérables déployés ailleurs aux États-Unis, en Chine ou au Japon.

#### Transport routier

Les députés ont souligné l'importance d'adopter un nouveau règlement ambitieux en matière de sécurité générale des véhicules à moteur. Ils ont demandé l'adoption d'une législation claire, régulièrement révisée, mise à jour et harmonisée, imposant l'installation d'enregistreurs de données d'événements respectant le règlement révisé sur la sécurité générale afin de faciliter les enquêtes sur les accidents ainsi que de clarifier et de traiter, dès que possible, les questions relatives à la responsabilité.

La Commission est invitée à :

- parvenir à une position commune, avec les États membres, et coopérer afin que l'UE joue et conserve un rôle de premier plan dans l'harmonisation technique internationale des véhicules automatisés dans le cadre de la CEE-ONU et de la convention de Vienne ;
- veiller à l'interopérabilité de tous les systèmes qui comprennent des informations sur la circulation routière communiquées sous forme numérique ;
- accorder une attention particulière à la protection des données, à l'utilisation des données des véhicules et des itinéraires et à la cybersécurité ;
- établir des lignes directrices éthiques claires pour l'intelligence artificielle.

#### Transport aérien

Les députés ont demandé à la Commission de présenter sans délai des règles détaillées pour les aéronefs automatisés, étant donné qu'une approche unique et opérationnelle des véhicules aériens sans pilote (UAV) n'est pas appropriée pour garantir l'intégration en toute sécurité des aéronefs automatisés dans l'espace aérien partagé avec les aéronefs dotés d'un équipage. Les drones auront besoin de systèmes intelligents sûrs et, lorsqu'il y a lieu, certifiés, ainsi que d'un environnement de gestion spécifique de l'espace aérien.

Des zones d'essai appropriées pour les technologies aéronautiques autonomes, y compris les drones, devraient être créées afin de créer des conditions sûres pour la simulation de nouvelles solutions technologiques avant leur mise en œuvre finale.

#### Transport par mer et par navigation intérieure

Le rapport a invité la Commission à :

- définir les niveaux d'automatisation pour la navigation intérieure et maritime et les normes communes, y compris pour les ports, afin d'harmoniser et de stimuler l'utilisation des navires autonomes en interaction avec les utilisateurs et les infrastructures automatisés et non automatisés ;
- élaborer une stratégie globale visant à stimuler l'automatisation de la navigation intérieure, de ses infrastructures, des voies navigables et de la gestion du trafic, ainsi que le développement des ports automatisés.

#### Transport ferroviaire

La Commission est invitée à poursuivre le programme Shift2Rail en vue d'assurer l'évolution vers un réseau ferroviaire numérique et une exploitation entièrement automatisée des trains, y compris le développement de la cybersécurité.

#### Besoins en matière de recherche et d'éducation

Les députés ont souligné la nécessité de développer des technologies autonomes clés dans l'UE pour faire face à la concurrence mondiale et créer de nouveaux emplois.

La Commission est appelée à :

- proposer des initiatives visant à promouvoir les compétences, l'éducation et la formation nécessaires pour maintenir l'UE à l'avant-garde du secteur des transports autonomes. Les députés ont recommandé que les programmes de recherche et d'innovation soient poursuivis et étendus à tous les modes de transport au cours de la prochaine période financière pluriannuelle 2021-2027 (Horizon Europe) ;
- créer une entreprise commune sur le modèle de Shift2Rail pour le transport ferroviaire et de CleanSky pour l'industrie aéronautique, afin de créer une initiative stratégique industrielle sur le transport autonome.

## 2018/2089(INI) - 15/01/2019 Texte adopté du Parlement, lecture unique

---

Le Parlement européen a adopté par 585 voix pour, 85 contre et 26 abstentions, une résolution sur les véhicules autonomes dans les transports européens.

#### Principes généraux

Le Parlement s'est félicité de la [communication](#) de la Commission «En route vers la mobilité automatisée» mais a souligné que les acteurs européens doivent unir leurs forces afin d'assumer un rôle de chefs de file mondiaux en matière de transport autonome.

Alors que plusieurs pays dans le monde (notamment les États-Unis, l'Australie, le Japon, la Corée et la Chine) sont en passe de commercialiser la mobilité connectée, l'Europe devrait réagir beaucoup plus proactivement face à l'évolution rapide de ce secteur, encourager les initiatives et promouvoir des exigences strictes en matière de sécurité pour les usagers.

Les députés ont plaidé pour l'élaboration d'un nouveau cadre législatif en vue de réglementer la mobilité autonome. Ils ont invité la Commission à :

- présenter une stratégie, en particulier concernant les données, l'accès aux données et la cybersécurité, conformément à sa [résolution du 13 mars 2018](#), pour garantir une approche technologiquement neutre, ouverte et adaptée au marché;
- veiller à ce que les obstacles à l'utilisation des données relatives aux véhicules et aux routes soient éliminés et à ce qu'un système solide de réglementation à cet égard soit mis en place avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Les députés ont également proposé de clarifier le cadre réglementaire actuel, notamment en ce qui concerne la responsabilité en cas d'accident provoqué par un véhicule complètement autonome, l'assurance, ainsi que l'enregistrement et la protection des données à caractère personnel.

#### Transport routier

Le Parlement a souligné l'importance d'adopter un nouveau règlement ambitieux en matière de sécurité générale des véhicules à moteur. Il a demandé l'adoption d'une législation harmonisée, imposant l'installation d'enregistreurs de données d'événements afin de faciliter les

enquêtes sur les accidents et de traiter les questions relatives à la responsabilité. Il a souligné la nécessité d'intégrer des systèmes de sauvegarde dès la phase de transition pendant laquelle coexisteront les véhicules automatisés et les véhicules sans connectivité et sans automatisation.

La Commission a été invitée à :

- parvenir à une position commune, avec les États membres, et coopérer afin que l'UE joue et conserve un rôle de premier plan dans l'harmonisation technique internationale des véhicules automatisés dans le cadre de la CEE-ONU et de la convention de Vienne ;
- veiller à l'interopérabilité de tous les systèmes qui comprennent des informations sur la circulation routière communiquées sous forme numérique ;
- accorder une attention particulière à la protection des données, à l'utilisation des données des véhicules et des itinéraires et à la cybersécurité ;
- établir des lignes directrices éthiques claires pour l'intelligence artificielle.

Transport aérien

Les députés ont demandé à la Commission de présenter sans délai des règles détaillées pour les aéronefs automatisés, étant donné qu'une approche unique et opérationnelle des véhicules aériens sans pilote (UAV) n'est pas appropriée pour garantir l'intégration en toute sécurité des aéronefs automatisés dans l'espace aérien partagé avec les aéronefs dotés d'un équipage. Les drones auront besoin de systèmes intelligents sûrs et, lorsqu'il y a lieu, certifiés, ainsi que d'un environnement de gestion spécifique de l'espace aérien.

Des zones d'essai appropriées pour les technologies aéronautiques autonomes, y compris les drones, devraient être créées afin de créer des conditions sûres pour la simulation de nouvelles solutions technologiques avant leur mise en œuvre finale.

Transport par mer et par navigation intérieure

Le Parlement a invité la Commission à :

- définir les niveaux d'automatisation pour la navigation intérieure et maritime et les normes communes, y compris pour les ports, afin d'harmoniser et de stimuler l'utilisation des navires autonomes en interaction avec les utilisateurs et les infrastructures automatisés et non automatisés ;
- élaborer une stratégie globale visant à stimuler l'automatisation de la navigation intérieure, de ses infrastructures, des voies navigables et de la gestion du trafic, ainsi que le développement des ports automatisés.

Transport ferroviaire

La Commission est invitée à poursuivre le programme Shift2Rail en vue d'assurer l'évolution vers un réseau ferroviaire numérique et une exploitation entièrement automatisée des trains, y compris le développement de la cybersécurité.

Besoins en matière de recherche et d'éducation

Les députés ont souligné la nécessité de développer des technologies autonomes clés dans l'UE pour faire face à la concurrence mondiale et créer de nouveaux emplois.

La Commission est appelée à :

- proposer des initiatives visant à promouvoir les compétences, l'éducation et la formation nécessaires pour maintenir l'UE à l'avant-garde du secteur des transports autonomes. Les députés ont recommandé que les programmes de recherche et d'innovation soient poursuivis et étendus à tous les modes de transport au cours de la prochaine période financière pluriannuelle 2021-2027 (Horizon Europe) ;
- créer une entreprise commune sur le modèle de Shift2Rail pour le transport ferroviaire et de CleanSky pour l'industrie aéronautique, afin de créer une initiative stratégique industrielle sur le transport autonome.