

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 16.12.2008
COM(2008) 887 final

2008/0263 (COD)

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**

**{SEC(2008) 3083}
{SEC(2008) 3084}**

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motifs et objectifs de la proposition**

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 des systèmes de transport intelligents 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 peuvent pas contribuer efficacement à la réalisation des objectifs visés (en matière de politique des transports) et ne permettent pas de remédier aux difficultés croissantes du transport routier.

L'objectif général de la présente proposition est d'établir un cadre pour accélérer et coordonner le déploiement et l'utilisation des systèmes de transport intelligents 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. Conformément au principe de subsidiarité, une directive (cadre) est considérée comme le meilleur moyen d'atteindre l'objectif poursuivi. Néanmoins, les modalités techniques de la mise en œuvre, c'est-à-dire les procédures et les spécifications, seront adoptées par la Commission, qui sera assistée par un comité composé de représentants des États membres. Sans préjudice des attributions de ce comité, la Commission créera un groupe consultatif européen sur les STI réunissant des représentants des parties prenantes dans ce domaine. Ce groupe sera chargé de la conseiller sur les aspects techniques et commerciaux de la mise en œuvre et du déploiement des STI dans l'Union européenne.

- **Contexte général**

Face à l'engorgement croissant de notre système de transport (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 CO₂ 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. Compte tenu de l'ampleur du défi, des mesures traditionnelles comme l'expansion des réseaux de transport existants ne suffiront pas: de nouvelles solutions doivent donc être trouvées.

Par le passé, la Commission a apporté un soutien considérable aux travaux de recherche et développement dans le domaine des STI routiers. Les résultats de ces recherches ont trouvé

leur première application dans le cadre des projets euro-régionaux de déploiement des STI, financés par le programme Réseau transeuropéen de transport (RTE).

L'une des propositions clés d'i2010 est l'initiative «voiture intelligente», qui vise à réduire le nombre d'accidents de la circulation, à fluidifier la circulation et à diminuer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Le système de contrôle électronique de la stabilité (CES) réduit le nombre d'accidents en aidant le conducteur à conserver la maîtrise de son véhicule en cas de dérapage, tandis que le système électronique d'appel d'urgence (e-call), qui se présente sous la forme d'une boîte noire embarquée dans le véhicule, informe les services d'urgences locaux du déploiement des coussins gonflables, du déclenchement des détecteurs de choc ainsi que de l'emplacement du véhicule.

• Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

La présente proposition concerne les applications et services STI liés au transport routier, notamment leurs interfaces avec d'autres modes de transport. Parmi les initiatives similaires concernant d'autres modes de transport figurent le programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR), le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et les services d'information fluviale (navigation intérieure). Le secteur du transport maritime a déjà mis en place le réseau «SafeSeaNet» et le système communautaire de suivi et d'information sur le trafic des navires (VTMIS). Il travaille actuellement sur un système d'identification automatique (AIS) et sur un système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT).

Un certain nombre de dispositions existent également dans le secteur du transport routier, notamment la directive 2004/52/CE sur les systèmes de télépéage routier, le règlement (CE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. Une cohérence claire entre les travaux des comités pertinents sera assurée.

• Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La proposition favorisera la réalisation de plusieurs objectifs (microéconomiques) de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi, notamment celui de faciliter la diffusion et l'utilisation effective de systèmes de transport intelligents. Elle contribuera également aux objectifs suivants:

- faciliter l'innovation sous toutes ses formes: transfert transfrontalier des connaissances relatives au déploiement des STI;
- étendre, améliorer et relier les infrastructures européennes, et achever les projets transfrontaliers prioritaires: évaluer l'intérêt de systèmes de tarification adaptés pour l'usage des infrastructures;
- encourager l'exploitation durable des ressources et renforcer les synergies entre la protection de l'environnement et la croissance, notamment en favorisant le développement de moyens permettant d'internaliser les coûts externes;

- accroître et améliorer l'investissement, en particulier des entreprises, dans la R&D: amélioration des conditions générales pour l'exploitation de solutions STI innovantes.

En 2006, lors du réexamen du livre blanc sur la politique des transports, la Commission a classé l'engorgement des routes, la sécurité énergétique et le changement climatique parmi les principaux défis à relever par l'Union européenne dans le domaine des transports. Ce réexamen a abouti à de nouvelles orientations politiques sur l'efficacité, l'innovation, la logistique et l'écologisation des transports, dans le droit fil de la **stratégie de Lisbonne**.

Le chapitre 4 de la communication sur **l'écologisation des transports**, adoptée par la Commission en juillet 2008 [COM 2008(433)], prévoit un **plan d'action relatif à des systèmes de transport intelligents pour le secteur routier**, accompagné d'une initiative législative exposant une stratégie commune visant à commercialiser les technologies existantes et à en favoriser l'utilisation. De plus, grâce à une meilleure utilisation des infrastructures existantes, moins d'infrastructures nouvelles seront nécessaires, ce qui évitera les problèmes de fragmentation des habitats et d'imperméabilisation des sols.

La présente proposition s'inscrit également dans le droit fil de **la stratégie de développement durable de l'UE** puisqu'elle aborde plusieurs des questions clés qui, lors du réexamen de 2005, ont été classées parmi les thèmes nécessitant une impulsion plus forte. La résolution de ces questions vise un objectif commun: accroître la durabilité des transports, par exemple en améliorant la gestion de la demande de transport et en divisant par deux le nombre de morts sur les routes d'ici à 2010 (par rapport aux niveaux de 2000). D'autres questions seront traitées indirectement, par exemple la réduction de la consommation d'énergie dans l'Union européenne, ce qui permettra également de limiter les effets du changement climatique.

De plus, la proposition favorise la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes (systèmes de navigation).

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

• Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Treize entretiens avec des experts de haut niveau et des représentants des organisations de parties intéressées publiques et privées ont eu lieu entre novembre 2007 et fin janvier 2008. Ils ont abouti à une première série d'observations sur les obstacles au déploiement et à la commercialisation à plus grande échelle des systèmes de transport intelligents. Ces entretiens ont également permis d'envisager les actions à mener pour accélérer la généralisation de ces systèmes.

Deux ateliers publics ont été organisés (le 22 février 2008 et le 26 mars 2008) pour débattre de ces résultats et les consolider. Ils ont réuni plus de 200 participants au total. Une séance du forum «eSafety» (Ljubljana, 25 avril 2008) s'est ajoutée à ces ateliers.

Une consultation publique par internet a été organisée du 29.2.2008 au 31.3.2008. Les résultats peuvent être consultés à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

Enfin, des délégués des États membres ont débattu du bien-fondé des actions spécifiques présentées lors d'une réunion à Bruxelles le 26 mai 2008.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les entretiens ont permis d'aboutir aux conclusions suivantes:

- Pénétration du marché: il convient d'accélérer le déploiement des STI, notamment dans les domaines du transport urbain et du transport de marchandises. Ce déploiement devrait être soutenu par l'action des pouvoirs publics et viser à accroître l'utilisation des capacités des infrastructures existantes tout en renforçant l'efficacité et la sécurité des opérations de transport.
- Exigences de mise en œuvre: un accord sur l'interopérabilité des applications et des services doit être conclu au niveau européen pour permettre la continuité des services au-delà des frontières. Cet accord devrait porter notamment sur l'harmonisation et, le cas échéant, sur la normalisation des règles et procédures relatives à la collecte et au traitement des données.
- Stratégie de déploiement: le déploiement et l'intégration à grande échelle des services embarqués (par exemple l'avertisseur de dépassement de vitesse, le système électronique d'appel d'urgence, le système d'information routière en temps réel) nécessitent une stratégie globale et des actions concertées soutenues par les principales parties prenantes du secteur, les administrations routières et les exploitants de réseaux.
- Coordination des parties prenantes: un groupe de coordination transversal réunissant tous les principaux acteurs – développeurs d'application, entreprises du secteur et pouvoirs publics – est nécessaire pour passer de la parole aux actes.

Ces conclusions ont été approuvées dans le cadre des ateliers, et ont parfois été modifiées comme suit:

- Stratégie de mise en œuvre: elle devrait prendre la forme d'une feuille de route détaillée indiquant clairement les actions envisagées et les responsabilités des différents acteurs (Commission, pouvoirs publics, entreprises du secteur, etc.). Lorsqu'il y a lieu, les actions devraient reposer sur une base juridique appropriée. En ce qui concerne les applications et services spécifiques, les éléments suivants ont été jugés pertinents:
 - (1) Interface homme-machine (HMI): des plateformes et des interfaces normalisées sont nécessaires du fait des impératifs de sécurité.
 - (2) Systèmes de sécurité automobile: les systèmes coopératifs (qui permettent aux véhicules et aux infrastructures de communiquer grâce à une technologie sans fil) exigent une installation synchronisée dans le véhicule et sur l'infrastructure.
 - (3) Système électronique d'appel d'urgence: il ne devrait pas être mis en place en tant qu'application isolée.
 - (4) Paiement électronique: la mise en place, aux niveaux national et transfrontalier, de systèmes de télépéage routier est considérée comme

importante pour que l'utilisateur des transports soit facturé d'une manière équitable.

- (5) Gestion de la circulation: la complexité des opérations de gestion de la circulation routière, qui englobent les moyens de transport routier publics et privés ainsi que leurs interfaces avec d'autres modes de transport, rend nécessaires de nouvelles stratégies de gestion et de contrôle plus globales fondées sur des systèmes. Une vaste plateforme d'échange d'informations entre les parties prenantes – exploitants de réseaux et de services, administrations routières, collectivités régionales/locales – est considérée comme essentielle à la réalisation d'un objectif aussi ambitieux.
- Concertation et coordination pour la feuille de route: une structure européenne de coordination est clairement nécessaire, mais elle ne doit pas faire double emploi avec les organismes analogues existants, tels que le forum «eSafety», ERTICO, etc.
 - Études commerciales: la réalisation d'études commerciales en vue de définir clairement le cadre d'une coopération entre les secteurs public et privé concernant les applications et services STI est jugée prioritaire.

Tous ces éléments et contributions ont été dûment pris en compte dans les actions qui suivent (cf. le plan d'action sur les STI).

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Domaines scientifiques/d'expertise concernés

Systèmes de transport intelligents

Méthodologie utilisée

Entretiens et ateliers avec les parties prenantes; réunions avec des experts des États membres; étude préparatoire pour une analyse d'impact relative au plan d'action de la Commission européenne sur les STI.

Principales organisations/principaux experts consultés

Il a été fait appel à des consultants principaux de COWI-ECORYS et d'Ankerbold Consulting pour réaliser respectivement l'étude préparatoire pour une analyse d'impact et les entretiens avec les parties prenantes.

Treize entretiens ont eu lieu entre novembre 2007 et janvier 2008 avec des experts de haut niveau et des représentants des parties prenantes suivantes: les ministères nationaux des transports, les agences publiques de développement et de déploiement des STI, des administrations municipales, une organisation internationale fondée sur l'adhésion réunissant des partenaires pour développer des services STI, des exploitants de péages autoroutiers, des prestataires de services d'informations fondés sur les STI, des organisations fondées sur l'adhésion représentant les principales entreprises de transport routier, des représentants de la direction des autorités routières nationales, un opérateur de télécommunications mobiles et un fournisseur de composants électroniques à l'industrie automobile (voitures et camions).

Pour consolider les résultats de ces entretiens, deux ateliers ont été organisés: le 22 février et le 26 mars 2008. Ils ont réuni plus de 200 participants au total. Une réunion spéciale du forum «eSafety»¹ à Ljubljana le 25 avril 2008 a complété ces ateliers.

Enfin, des délégués des États membres ont débattu du bien-fondé des actions présentées lors d'une réunion à Bruxelles le 26 mai 2008.

Résumé des avis reçus et pris en considération

Pour un déploiement plus rapide et mieux coordonné des STI routiers en Europe, il convient d'établir une vaste structure de coordination ainsi qu'une instance officielle réunissant toutes les parties prenantes, au sein desquelles les pouvoirs publics et les acteurs commerciaux pourront discuter d'activités consensuelles destinées à favoriser la collaboration entre les secteurs public et privé. Lorsqu'il n'existe encore aucune plateforme appropriée, l'organisation de «tables rondes» est recommandée pour parvenir à un consensus. Une structure de gouvernance pour les STI, composée de groupes hiérarchisés chargés de trouver un consensus et de coordonner le déploiement des STI aux niveaux local/régional, national et européen, est nécessaire.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

Un résumé des résultats de la première table ronde avec les parties prenantes peut être consulté à l'adresse suivante:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

• **Analyse d'impact**

Trois options ont été envisagées dans l'analyse d'impact:

Option A: Aucune nouvelle action supplémentaire

Cette option tient compte des actions menées actuellement par la Commission, par exemple des travaux de recherche spécifiques, l'initiative «voiture intelligente» (recherche, harmonisation technique et sensibilisation), des actions de soutien au déploiement (EasyWay, CIVITAS), la normalisation classique et la consultation de parties prenantes. La Commission continuera de soutenir financièrement la recherche et le déploiement, des accords volontaires, des mandats spécifiques de normalisation et des travaux de réglementation (limités), mais il n'existe que peu de coordination entre les secteurs public et privé et entre les États membres.

La poursuite de cette stratégie ne fera que pérenniser la fragmentation actuelle des applications et services STI dans chaque pays, ce qui aboutira à un déploiement déséquilibré et à l'absence de toute continuité des services STI dans l'ensemble de l'Union.

Option B: Résolution des problèmes en accordant la priorité à la coordination et aux synergies.

Cette option s'articulera autour des actions prioritaires suivantes:

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm.

- (1) définition d'une **plateforme embarquée ouverte** permettant l'utilisation multiple d'éléments clés (technologies des communications, positionnement, puissance de traitement et interface homme-machine);
- (2) création d'un **groupe à haut niveau** au sein duquel les parties prenantes du secteur des STI pourront échanger des informations, établir une vision d'ensemble et des orientations en matière de déploiement des STI, et conseiller la Commission;
- (3) la définition d'un cadre pour une meilleure utilisation des **données routières et de circulation**;
- (4) création d'un cadre pour la **continuité des services STI** (par exemple interfaces entre le transport urbain et interurbain);
- (5) résolution des questions concernant la sécurité et la protection des données, ainsi que la **vie privée et les responsabilités**.

Cette option privilégie une plus grande concertation entre toutes les parties prenantes pour aborder les questions horizontales qui influent indirectement sur l'adoption des STI. Une approche descendante devrait être constructive et efficace puisqu'elle devrait se traduire par des actions synchronisées assurant à chaque service STI une meilleure pénétration du marché que l'option A (harmonisation et soutien politique plus grands).

L'option B utilisera les instruments dont disposent les services de la Commission pour soutenir les demandes communes de normalisation et pour identifier et classer par ordre de priorité les exigences relatives au soutien financier ou aux travaux législatifs.

Option B+: Option B avec adoption d'une directive et procédure de comitologie.

L'option B+ reprend les mêmes mesures que l'option B, mais elle officialise l'aspect «coopération et coordination». Le groupe à haut niveau sur les STI serait remplacé par

- (1) un **comité européen des STI**, composé de représentants des États membres, pour aider la Commission à adopter des mesures spécifiques dans des domaines bien définis (correspondant aux mesures de soutien fondamentales de l'option B) dans le cadre de la procédure de comitologie, et
- (2) un **groupe consultatif sur les STI** constitué de représentants à haut niveau des différents secteurs concernés (c'est-à-dire prestataires de services STI, associations d'utilisateurs, opérateurs de transport et exploitants d'installations, secteur manufacturier, partenaires sociaux, associations professionnelles existantes, etc.), qui serait chargé de conseiller la Commission sur les aspects commerciaux et techniques et de discuter des exigences et des priorités des prestataires et des utilisateurs.

La Commission, assistée du comité européen des STI,

- adopterait, dans le cadre de son mandat et lorsqu'il y a lieu, les actions spécifiques pour:
 - (1) établir des procédures et des spécifications, en particulier pour accélérer le déploiement et l'utilisation des données sur la circulation et les déplacements, gérer la circulation routière en Europe, assurer la continuité des services STI

pour le fret et les passagers, assurer la sécurité routière, définir une plateforme embarquée ouverte pour les services STI, au moyen notamment d'un processus de normalisation (CEN/CENELEC/ETSI);

- (2) certifier le matériel et les logiciels STI liés à l'infrastructure routière qui ne sont pas couverts par les directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE².
- échangerait des informations avec les États membres.

L'adoption de dispositions de droit dérivé dans le cadre de la procédure de comitologie permettrait à la Commission d'établir une véritable coordination entre les parties prenantes en vue de supprimer les goulets d'étranglement et les obstacles.

L'option B+ diffère de l'option B essentiellement en ce qu'elle prévoit l'adoption d'une directive imposant aux États membres des obligations dans les principaux domaines prioritaires définis dans l'option B, et le remplacement du groupe à haut niveau par le comité européen des STI qui assisterait la Commission dans le cadre de la procédure de comitologie. Compte tenu de l'incidence directe (adoption plus rapide des STI) et de l'incidence indirecte (soutien à l'élaboration de politiques économiques, sociales et environnementales), **l'option privilégiée est l'option B+**. En effet, cette option 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 en Europe. Ainsi, l'amélioration attendue en ce qui concerne les embouteillages, la sécurité routière et les émissions polluantes se produira plus rapidement.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

La proposition de plan d'action sur les STI définit des domaines prioritaires pour accélérer le déploiement coordonné des applications et services STI dans l'ensemble de l'Union européenne.

La proposition de directive 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'enceinte 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

² Les STI sont également couverts par des instruments législatifs concernant respectivement les équipements hertziens et de télécommunications (directive 1999/5/CE), la compatibilité électromagnétique (directive 2004/108/CE), le matériel électrique (directive 2006/95/CE), un cadre réglementaire commun pour les réseaux et services de communications électroniques (directive 2002/21/CE), l'autorisation de réseaux et de services de communications électroniques (directive 2002/20/CE) et l'accès aux réseaux de communications électroniques et aux ressources associées, ainsi qu'à leur interconnexion (2002/19/CE). Des dispositions similaires sont nécessaires pour le matériel et les logiciels STI liés à l'infrastructure routière.

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.

- **Base juridique**

Article 71, paragraphe 1, du traité instituant la Communauté européenne

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique, dans la mesure où la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

La proposition respecte le principe de subsidiarité car elle traite d'aspects transnationaux qui ne sauraient être réglementés de manière satisfaisante par les États membres tels que l'interopérabilité des équipements et la réalisation d'un marché unique des services STI. Premièrement, l'action concerne principalement un déploiement transnational en vue de créer, au niveau européen ou transfrontalier, des services harmonisés d'information sur la circulation et les déplacements et de gestion de la circulation. Deuxièmement, si l'Union ne prenait pas de nouvelles mesures, les États membres continueraient de développer et de mettre en œuvre des solutions individuelles, au risque de fragmenter le spectre technologique et, partant, de compromettre l'harmonisation et la normalisation futures ou de faire tirer en longueur les processus en matière d'interopérabilité (le service européen de télépéage en est d'ailleurs l'illustration). Une nouvelle dégradation des conditions de circulation routière (accidents, embouteillages, absence d'intégration transfrontalière) serait contraire aux exigences du traité (notamment l'article 70 «politique commune des transports» et l'article 154 «favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux»). Troisièmement, une action communautaire est requise et présenterait des avantages certains du point de vue de ses effets (règles communes sur les responsabilités ainsi que sur la protection des données et de la vie privée, par exemple) et de ses dimensions (réduction des coûts des applications STI grâce à des spécifications communes favorisant les économies d'échelle, par exemple). L'objectif de l'action proposée ne peut donc être réalisé qu'à l'échelon de la Communauté, sur la base d'un acte juridique communautaire.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité, pour les raisons suivantes:

L'adoption au cas par cas, par le Conseil et le Parlement, de toutes les spécifications nécessaires ne serait pas possible et prendrait de toute façon trop de temps. L'action de la Commission se limite au minimum requis pour réaliser les objectifs poursuivis et ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire à cette fin. Elle se borne, pour aider les États membres, à établir, avec l'aide du comité européen des STI, des procédures et des spécifications dans des domaines prioritaires clairement définis qui nécessitent une approche supranationale. L'attribution de ces compétences est indispensable au déploiement intégré et coordonné de STI routiers interopérables et de leurs interfaces avec d'autres modes de transport dans l'Union européenne. La proposition est conforme au principe de proportionnalité.

La charge financière et administrative de la présente proposition est limitée aux frais de voyage liés aux réunions du comité et du groupe consultatif.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): directive.

Le choix d'un autre instrument aurait été inadéquat pour les raisons exposées ci-après.

La stratégie d'autorégulation suivie jusqu'à présent par le secteur n'est pas suffisante. L'adoption de dispositions contraignantes à l'échelle européenne est donc nécessaire.

Un règlement serait trop contraignant, car un grand nombre des actions nécessaires pour parvenir à un niveau de déploiement optimal des STI est variable d'un pays à l'autre. De même, des mesures «douces», telles que des recommandations et un soutien à la coordination, n'entraîneraient pas directement un déploiement et une utilisation plus rapides et mieux coordonnés des systèmes de transport intelligents appliqués au transport routier, y compris de leurs interfaces avec d'autres modes de transport.

Les utilisateurs et les fabricants d'équipements informatiques et de logiciels exigent un certain niveau de «sécurité» en ce qui concerne les services fournis et le matériel nécessaire pour les livrer ou les consommer.

Il convient donc d'établir au niveau européen un cadre juridique (une directive) que les États membres pourront adapter à leurs propres besoins.

Une directive est l'instrument le plus approprié car les obligations imposées aux États membres reconnaissent les différents niveaux d'utilisation et de déploiement des STI, ce qui leur permet d'axer la mise en œuvre sur leurs priorités, tout en laissant à la Commission la capacité et la responsabilité de définir, avec l'aide du comité européen des STI, les modalités techniques (c'est-à-dire les procédures et les spécifications) de mise en œuvre de la directive.

4. INCIDENCE BUDGETAIRE

Remboursement des frais de voyage (comité européen des STI et groupe consultatif: 4 réunions par an chacun): 122 200,00 EUR

5. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE et il convient donc qu'il lui soit étendu.

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission³,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁵,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accroissement du transport routier conjugué à la croissance de l'économie européenne et aux attentes des citoyens dans le domaine de la mobilité constitue la cause principale de l'engorgement croissant de l'infrastructure routière et de la hausse de la consommation d'énergie, et pose d'importants problèmes environnementaux et sociaux.
- (2) La réponse à ces défis majeurs ne saurait être limitée à des mesures traditionnelles, telles que l'expansion de l'infrastructure routière existante. L'innovation aura un rôle de premier plan à jouer dans l'élaboration de solutions adaptées à la Communauté.
- (3) L'application des technologies de l'information et des communications au secteur du transport routier et à ses interfaces avec d'autres modes de transport contribuera grandement à améliorer les performances environnementales, l'efficacité, notamment énergétique, la sécurité et la fiabilité du transport routier, mais aussi du transport de passagers et de marchandises, tout en assurant le fonctionnement du marché unique et en améliorant les niveaux de la compétitivité et de l'emploi.
- (4) Les progrès réalisés dans l'application des technologies de l'information et des communications à d'autres modes de transport devraient maintenant se refléter dans l'évolution du secteur du transport routier, en vue notamment de renforcer l'intégration entre le transport routier et d'autres modes de transport.

³ JO C du [...], p. [...].

⁴ JO C du [...], p. [...].

⁵ JO C du [...], p. [...].

- (5) Dans certains États membres, des applications nationales sont déjà utilisées dans le secteur du transport routier mais leur déploiement parcellaire et non coordonné rend impossible toute continuité géographique des services STI dans l'ensemble de la Communauté.
- (6) Il convient d'établir des spécifications communes pour assurer un déploiement coordonné et effectif des STI dans l'ensemble de la Communauté. Dans un premier temps, la priorité devrait être donnée à quatre domaines principaux du développement et du déploiement des STI.
- (7) Les spécifications communes devraient notamment prendre en considération et mettre à profit l'expérience et les résultats déjà acquis dans ce domaine, notamment dans le cadre de l'initiative «eSafety»⁶ lancée par la Commission en avril 2002. La Commission a créé le forum «eSafety» dans le cadre de cette initiative pour encourager des recommandations en faveur d'un soutien au développement, au déploiement et à l'utilisation des systèmes «eSafety», et en poursuivre la mise en œuvre.
- (8) Les STI devraient reposer sur des systèmes interopérables fondés sur des normes ouvertes et publiques, et accessibles sans aucune discrimination à tous les fournisseurs et utilisateurs d'applications et de services.
- (9) Le déploiement et l'utilisation des applications et services STI nécessitera le traitement de données à caractère personnel. Ce traitement devrait être effectué conformément aux règles communautaires, définies notamment par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données⁷ et la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques⁸.
- (10) Le déploiement et l'utilisation d'applications et de services STI, et notamment de services d'information sur la circulation et les déplacements, impliqueront le traitement et l'utilisation de données routières, de circulation et de déplacement qui figurent dans des documents du secteur public des États membres. Il convient que ce traitement et cette utilisation respectent les règles communautaires définies dans la directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public⁹.
- (11) La directive 2007/46/CE¹⁰ établit un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, tandis que les directives 2002/24/CE¹¹ et 2003/37/CE¹² concernent respectivement la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et la

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf.

⁷ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

⁸ JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

⁹ JO L 345 du 31.12.2003, p. 90.

¹⁰ JO L 263 du 09.10.2007, p. 1.

¹¹ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

¹² JO L 171 du 9.7.2003, p. 1.

réception des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés. Bien que les dispositions de ces directives couvrent les équipements STI installés dans les véhicules, elles ne s'appliquent pas aux équipements et aux logiciels STI externes des infrastructures routières, qui devraient donc être couverts par des procédures de réception nationales.

- (12) En ce qui concerne les applications et services STI pour lesquels des services de datation et de positionnement précis et garantis sont nécessaires, il convient d'utiliser des infrastructures satellitaires ou toute technologie offrant un niveau de précision équivalent¹³.
- (13) Les principales parties prenantes, telles que les prestataires de services STI, les associations d'utilisateurs de STI, les opérateurs de transport et les exploitants d'infrastructure, les partenaires sociaux et les collectivités locales, devraient avoir la possibilité de conseiller la Commission sur les aspects techniques et commerciaux du déploiement des STI dans la Communauté.
- (14) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive doivent être arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹⁴.
- (15) En particulier, la Commission devrait être habilitée à arrêter des mesures concernant la modification des annexes et des mesures établissant des spécifications plus détaillées pour le développement, la mise en œuvre et l'utilisation de STI interopérables. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.
- (16) Pour que l'approche soit coordonnée, la Commission devrait assurer la cohérence des travaux du comité établi par la présente directive et ceux du comité institué par la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté¹⁵, du comité établi par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route¹⁶ et du comité créé par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules¹⁷.
- (17) Étant donné que l'objectif de la présente directive, qui est d'assurer le déploiement coordonné de STI interopérables dans la Communauté, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de ses dimensions et

¹³ Voir règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 (JO L 3 du 5.1.2005, p. 1) et le règlement (CE) n° 683/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 (JO L 196 du 24.7.2008, p. 1).

¹⁴ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

¹⁵ JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

¹⁶ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

¹⁷ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

de ses effets, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet et champ d'application

La présente directive établit un cadre pour le déploiement et l'utilisation coordonnés de systèmes de transport intelligents dans la Communauté et l'élaboration des spécifications nécessaires à cette fin.

Elle s'applique à tous les systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et aux interfaces avec d'autres modes de transport.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- (a) «systèmes de transport intelligents (STI)», les systèmes dans lesquels sont appliquées des technologies de l'information et des communications pour soutenir le transport routier (notamment l'infrastructure, les véhicules et les usagers) et les interfaces avec d'autres modes de transport;
- (b) «interopérabilité», la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances;
- (c) «application STI», un instrument opérationnel pour l'application des STI;
- (d) «service STI», le déploiement d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité et le confort et/ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;
- (e) «prestataire de services STI», tout prestataire public ou privé d'un service STI;
- (f) «utilisateur de STI», tout utilisateur d'applications ou de services STI, notamment les voyageurs, les usagers et les exploitants de l'infrastructure de transport routier, les gestionnaires de flottes et les exploitants de services d'urgence;
- (g) «dispositif nomade», un moyen de communication ou d'information que le conducteur peut utiliser dans son véhicule tout en conduisant, tel qu'un téléphone mobile, un système de navigation ou un ordinateur de poche;

- (h) «plateforme», l'environnement fonctionnel, technique et opérationnel permettant le déploiement, la fourniture ou l'exploitation d'applications et de services STI.

Article 3

Déploiement des STI

1. Les États membres prennent toute mesure nécessaire pour assurer le déploiement et l'utilisation coordonnés d'applications et de services STI interoperables dans la Communauté.
2. En particulier, les États membres:
 - (a) veillent à ce que les utilisateurs et les prestataires de services STI puissent accéder à des données fiables et régulièrement actualisées sur le transport routier;
 - (b) s'assurent que des données de circulation routière et de déplacement ainsi que d'autres informations utiles puissent être échangées entre les centres compétents d'information et de contrôle de la circulation dans différentes régions ou différents États membres;
 - (c) prennent les mesures nécessaires pour intégrer des systèmes STI de sûreté et de sécurité dans les véhicules et l'infrastructure routière, et pour développer des interfaces homme-machine fiables, en particulier pour les dispositifs nomades;
 - (d) prennent les mesures nécessaires pour intégrer différentes applications STI concernant l'échange d'information et la communication entre les véhicules et l'infrastructure routière dans une plateforme unique.
3. Aux fins des applications et services STI nécessitant des services mondiaux de datation et de positionnement continus, précis et garantis, il convient d'utiliser des infrastructures satellitaires ou toute technologie offrant un niveau de précision équivalent.
4. Lorsqu'ils adoptent les mesures prévues aux paragraphes 1 et 2, les États membres tiennent compte des principes énoncés à l'annexe I.

Article 4

Spécifications

1. La Commission définit des spécifications pour le déploiement et l'utilisation des STI, en particulier dans les domaines prioritaires suivants:
 - (a) l'utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements;
 - (b) la continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret dans les couloirs de transport européens et dans les conurbations;

- (c) la sécurité et la sûreté routières;
 - (d) l'intégration du véhicule dans l'infrastructure de transport.
2. Les spécifications se fondent sur les principes énoncés à l'annexe I et comprennent au moins les éléments essentiels visés à l'annexe II.
 3. Les mesures ayant pour objet de modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 8, paragraphe 2.

Article 5

Certification du matériel et des logiciels STI liés à l'infrastructure routière

1. Lorsque des raisons d'efficacité, notamment énergétique, de sûreté et de sécurité, ou de protection de l'environnement l'imposent, le matériel et les logiciels STI qui n'entrent pas dans le champ d'application des directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE sont certifiés avant leur mise en service.
2. Les États membres communiquent à la Commission le nom des organismes nationaux responsables de la certification du matériel et des logiciels STI couverts par la présente directive. La Commission communique cette information aux autres États membres.
3. Tous les États membres reconnaissent les certifications délivrées par les organismes nationaux des autres États membres visés au paragraphe 2.

Article 6

Règles relatives au respect de la vie privée, à la sécurité et à la réutilisation des informations

1. Les États membres veillent à ce que le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de l'exploitation des STI soit conforme aux règles communautaires protégeant les libertés et les droits fondamentaux des individus, en particulier les directives 95/46/CE et 2002/58/CE.
2. En particulier, les États membres veillent à ce que les données et les enregistrements des STI soient protégés contre toute utilisation abusive, notamment les accès non autorisés, les modifications ou les pertes.
3. La directive 2003/98/CE¹⁸ s'applique.

Article 7

Procédure de modification

¹⁸ JO L 345 du 31.12.2003, p. 90.

La Commission modifie les annexes afin de tenir compte de l'expérience tirée de l'application de la présente directive et peut continuer de les adapter aux progrès techniques.

Les mesures ayant pour objet de modifier les éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 8, paragraphe 2.

Article 8

Comité

1. La Commission est assistée par un comité, dénommé *comité européen des STI (EIC)* (ci-après «le comité»), qui réunit des représentants des États membres et est présidé par un représentant de la Commission.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 9

Groupe consultatif européen sur les STI

La Commission établit un groupe consultatif européen sur les STI, qui la conseille sur les aspects techniques et commerciaux du déploiement et de l'utilisation des STI dans la Communauté. Ce groupe est composé de représentants à haut niveau de prestataires de services STI, 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.

Article 10

Notification

1. Les États membres soumettent à la Commission au plus tard *[six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive]* un rapport circonstancié sur leurs activités et projets nationaux concernant les domaines prioritaires visés à l'article 4, paragraphe 1 et contenant au moins les informations visées à l'annexe III.
2. Les États membres fournissent à la Commission au plus tard *[deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive]* leurs plans d'actions nationales en matière de STI pour les cinq prochaines années, contenant au moins les informations visées à l'annexe III.
3. Les États membres rendent compte chaque année de l'état d'avancement de la mise en œuvre de ces plans.
4. La Commission fait rapport deux fois par an au Parlement européen et au Conseil.

Article 11

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard *[24 mois après son entrée en vigueur]*. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 12

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour qui suit celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 13

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

PRINCIPES APPLICABLES AU DÉPLOIEMENT DES STI VISÉS À L'ARTICLE 3

Le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, dans le respect des principes suivants:

- (a) **Efficacité** – la capacité de contribuer tangiblement à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (par exemple réduction des embouteillages et des émissions polluantes, amélioration de l'efficacité énergétique et renforcement de la sûreté et de la sécurité);
- (b) **Rapport coût-efficacité** – le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;
- (c) **Continuité géographique** – la capacité d'assurer des services sans interruption dans l'ensemble de la Communauté, en particulier sur le réseau de transport transeuropéen;
- (d) **Interopérabilité** – la capacité des systèmes d'échanger des données et de permettre le partage d'informations et de connaissances;
- (e) **Degré de maturité** – le niveau de développement. .

ANNEXE II

ÉLÉMENTS ESSENTIELS DES SPÉCIFICATIONS VISÉES À L'ARTICLE 4

(1) Utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements

Les spécifications pour une utilisation optimale des données routières, de circulation et de déplacement comprennent les éléments suivants:

- (a) la définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, en temps réel et au-delà des frontières, d'informations précises sur la circulation et les déplacements, en particulier:
 - l'accès des prestataires de services STI aux données publiques précises et en temps réel sur les routes et la circulation, aux fins des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements;
 - la facilitation des échanges électroniques transfrontaliers entre les autorités publiques concernées et les principales parties prenantes et les principaux prestataires de services STI;
 - la mise à jour régulière, par les autorités publiques concernées et les principales parties prenantes, des données publiques relatives aux routes et à la circulation, aux fins des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements;
 - la mise à jour régulière, par les prestataires de services STI, des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements.
- (b) la définition des exigences nécessaires pour que les autorités publiques concernées collectent les données routières et de circulation (par exemple les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés, notamment pour les poids lourds) et qu'elles les communiquent aux prestataires de services STI, en particulier:
 - l'accès des prestataires de services STI aux données publiques sur les routes et la circulation collectées par les autorités publiques concernées (par exemple les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés);
 - la facilitation des échanges électroniques entre les autorités publiques concernées et les prestataires de services STI;
 - la mise à jour régulière, par les autorités publiques concernées, de données publiques sur les routes et la circulation (par exemple les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés);

- la mise à jour régulière, par les prestataires de services STI, des services et applications STI utilisant ces données.
- (c) la définition des exigences nécessaires pour que les données publiques sur les routes et la circulation utilisées pour les cartes numériques soient précises et accessibles aux fabricants de cartes numériques et aux prestataires de services de cartographie numérique, en particulier:
- l'accès des fabricants de cartes numériques et des prestataires de services de cartographie numérique à des données publiques sur les routes et la circulation, aux fins de la réalisation des cartes numériques;
 - la facilitation des échanges électroniques entre les autorités publiques concernées et les principales parties prenantes et les fabricants et fournisseurs privés de cartes numériques;
 - la mise à jour régulière des données publiques sur les routes et la circulation par les autorités publiques concernées et les parties prenantes;
 - la mise à jour régulière des cartes numériques par les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique.
- (d) la définition d'exigences minimales pour la fourniture gratuite de «messages d'information universels sur la circulation» à tous les usagers de la route, ainsi que pour leur contenu minimal, en particulier:
- l'utilisation d'une liste type de situations liées à la sécurité routière («messages d'information universels sur la circulation»), qui devrait être communiquée gratuitement aux utilisateurs de STI;
 - la compatibilité des «messages d'information universels sur la circulation» et leur intégration dans les services STI pour des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements.

(2) Continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret dans les couloirs de transport européens et dans les conurbations

Les spécifications pour la continuité et l'interopérabilité des services de gestion de la circulation et du fret dans les couloirs de transport européens et dans les conurbations comprennent les éléments suivants:

- (a) la définition d'exigences obligatoires/minimales pour la continuité des services STI concernant le fret et les passagers dans les couloirs de transport et dans les différents modes, en particulier:
- la facilitation des échanges électroniques de données et d'informations sur la circulation au-delà des frontières, au niveau régional, ou entre zones urbaines et interurbaines, entre les centres d'information/de contrôle de la circulation concernés;

- l'utilisation de courants d'informations ou d'interfaces de circulation normalisés entre les centres d'information/de contrôle de la circulation concernés.
- (b) la définition des mesures nécessaires pour utiliser des technologies STI innovantes (dispositifs d'identification par radiofréquence (RFID) ou Galileo/Egnos) dans la réalisation d'applications STI (notamment la localisation et le suivi des marchandises durant leur transport et d'un mode à l'autre) pour la logistique du transport des marchandises (eFreight), en particulier:
- l'accès des développeurs d'applications STI à des technologies STI pertinentes;
 - l'intégration des résultats de la localisation (au moyen, par exemple, de dispositifs RFID et/ou de Galileo/Egnos) dans les outils et les centres de gestion de la circulation.
- (c) la définition des mesures nécessaires pour développer une architecture STI pour la mobilité urbaine, notamment une approche intégrée et multimodale pour la planification des déplacements, la demande de transport et la gestion de la circulation, en particulier:
- la disponibilité de données concernant les transports publics, la planification des déplacements, la demande de transport, la circulation et le stationnement pour les centres de contrôle urbains;
 - la facilitation de l'échange électronique de données entre les différents centres de contrôle urbains pour les transports publics ou privés et pour tous les modes de transport possibles;
 - l'intégration de toutes les données et informations pertinentes dans une architecture unique.

(3) Sécurité et sûreté routières

Les spécifications pour les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières comprennent les éléments suivants:

- (a) la définition des mesures nécessaires pour la mise en place harmonisée du service électronique paneuropéen d'appel d'urgence (eCall), notamment:
- la disponibilité des données obligatoires des STI embarqués à échanger;
 - la disponibilité, dans les centres (de secours) d'infrastructure routière (points d'accès au service public), du matériel nécessaire pour recevoir les données transmises par les véhicules;
 - la facilitation des échanges électroniques de données entre les véhicules et les centres (de secours) d'infrastructure routière (points d'accès au service public).

- (b) la définition des mesures nécessaires pour garantir la sécurité des usagers de la route en ce qui concerne leur interface homme-machine embarquée et l'utilisation de dispositifs nomades, ainsi que la fiabilité de leurs moyens de communication embarqués;
- (c) la définition des mesures nécessaires pour garantir la sécurité et le confort des usagers vulnérables de la route pour toutes les applications STI;
- (d) la définition des mesures nécessaires pour fournir des aires de stationnement sécurisées aux camions et aux véhicules commerciaux et des systèmes STI de stationnement et de réservation, en particulier:
 - la disponibilité d'un nombre suffisant de parcs ou d'aires de stationnement;
 - la disponibilité des informations de stationnement pour les utilisateurs;
 - la facilitation des échanges électroniques de données entre les parcs de stationnement, les centres et les véhicules;
 - l'intégration des technologies STI pertinentes dans les véhicules et les parcs de stationnement afin d'actualiser les informations sur la disponibilité des places de stationnement à des fins de réservation.

(4) Intégration du véhicule dans l'infrastructure de transport

Les spécifications pour l'intégration du véhicule dans l'infrastructure de transport comprennent les éléments suivants:

- (a) la définition des mesures nécessaires pour intégrer différentes applications STI sur une plateforme embarquée ouverte, fondées notamment sur:
 - la définition d'exigences fonctionnelles relatives aux applications STI existantes ou prévues;
 - la définition d'une architecture de système ouvert qui garantisse l'interopérabilité/l'interconnexion avec les systèmes et les installations de l'infrastructure;
 - l'intégration conviviale d'applications STI nouvelles ou actualisées dans une plateforme embarquée ouverte;
 - l'utilisation d'un processus de normalisation pour l'adoption de l'architecture et les spécifications relatives à la plateforme embarquée ouverte.
- (b) la définition des mesures nécessaires pour poursuivre le développement et la mise en œuvre de systèmes coopératifs (infrastructure du véhicule), en particulier:
 - la facilitation des échanges de données et d'informations entre les véhicules, entre le véhicule et l'infrastructure et entre les infrastructures;

- la disponibilité, pour les parties respectives (véhicule ou infrastructure routière), des données et informations pertinentes à échanger;
- l'utilisation d'un format de message type pour l'échange de données entre le véhicule et l'infrastructure;
- la définition d'une infrastructure de communication pour chaque type d'échange (de véhicule à véhicule, de véhicule à infrastructure et d'infrastructure à infrastructure);
- l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption des architectures respectives.

ANNEXE III

ORIENTATIONS RELATIVES AU CONTENU DES RAPPORTS SUR LES ACTIONS NATIONALES DANS LE DOMAINE DES STI VISÉS À L'ARTICLE 10

- (1) Les rapports concernant les domaines prioritaires visés à l'article 4, paragraphe 1, soumis par les États membres conformément à l'article 10 couvrent le niveau national. Le cas échéant, ils peuvent toutefois être étendus au niveau régional et/ou au niveau local choisi.
- (2) Le rapport prévu par l'article 10, paragraphe 1 contient au moins les informations suivantes:
 - (a) la stratégie nationale actuelle en matière de STI;
 - (b) ses objectifs et leur justification;
 - (c) une description sommaire de la situation en matière de déploiement des STI et des conditions générales;
 - (d) les domaines prioritaires pour les actions actuelles et les mesures y afférentes;
 - (e) une indication de la façon dont cette stratégie et ces actions ou mesures encouragent le déploiement coordonné et interopérable des applications STI et la continuité des services dans la Communauté (voir article 4, paragraphe 1).
- (3) Le rapport prévu par l'article 10, paragraphe 2 contient au moins les informations suivantes:
 - (a) la stratégie nationale en ce qui concerne les STI, notamment ses objectifs;
 - (b) une description détaillée du déploiement des STI et des conditions générales;
 - (c) les domaines prioritaires prévus pour des actions et les mesures y afférentes, notamment une indication de la façon dont elles abordent les domaines prioritaires visés à l'article 4, paragraphe 1;
 - (d) des détails sur la mise en œuvre des actions actuelles et prévues, notamment:
 - les instruments,
 - les ressources,
 - la méthode de consultation et les parties prenantes actives,
 - les grandes étapes,
 - le suivi.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION: DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL ETABLISSANT LE CADRE POUR LE DEPLOIEMENT DE SYSTEMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT ROUTIER ET D'INTERFACES AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT

2. CADRE GPA / EBA (GESTION PAR ACTIVITE/ETABLISSEMENT DU BUDGET PAR ACTIVITE)

Titre 6: Énergie et transports

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés:

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière:

3.3. Caractéristiques budgétaires:

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.	Total
----------------------	---------------	--	------	------	------	------	------	---------------------	-------

Dépenses opérationnelles¹⁹

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a							
Crédits de paiement (CP)		b							

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence²⁰

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a + c							
Crédits de paiement		b + c							

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence²¹

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL CE, y compris coût des ressources humaines		a + c + d + e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
---	--	------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

¹⁹ Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

²⁰ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

²¹ Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

TOTAL CP, y compris coût des ressources humaines		b + c + d + e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
---	--	------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées, s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Organisme de cofinancement		2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.	Total
.....	f							
TOTAL CE avec cofinancement	a + c + d + e + f	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- ☐ Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- ☐ Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- ☐ Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel²² (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- ☐ Proposition sans incidence financière sur les recettes
- ☐ Incidence financière – l'effet sur les recettes est le suivant:

en millions d'euros (à la 1^{re} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant l'action [Année n]	Situation après l'action					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015

²² Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

	a) Recettes en termes absolus						
	b) Modification des recettes	Δ					

4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détails au point 8.2.1.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.
Besoins annuels						
Total des effectifs	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme

5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

☒ **Gestion centralisée**

☒ directement par la Commission

☐ indirectement par délégation à:

☐ des agences exécutives,

☐ des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

☐ des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

☐ **Gestion partagée ou décentralisée**

☐ avec des États membres

☐ avec des pays tiers

☐ **Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)**

Remarques:

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex ante

6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire/ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

7. MESURES ANTIFRAUDE

Sans objet.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts²³

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^e décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, actions et réalisations)	Type de réalisation	Coût moyen	2010		2011		2012		2013		2014		2015 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1 ²⁴ ...																
Action 1....																
Réalisation 1																
Réalisation 2																
Action 2....																
Réalisation 1																
Sous-total Objectif 1																
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 2 ¹ ...																

²³ Pour information: un budget de 300 millions EUR pour les projets routiers spécifiques aux STI est inscrit dans le programme pluriannuel Réseau transeuropéen du transport pour la période 2007-2013.

²⁴ Tel que décrit dans la partie 5.3.

Action 1....																
Réalisation 1																
Sous-total Objectif 2																
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° n¹...																
Sous-total Objectif n																
COÛT TOTAL																

8.2. Dépenses administratives

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires (nombre de postes/ETP)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fonctionnaires ou agents temporaires ²⁵ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Personnel financé ²⁶ au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs ²⁷ financés au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- ☐ Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- ☐ Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- ☐ Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- X Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- ☐ Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence

²⁵ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁶ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁷ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.	TOTAL
Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)							
Agences exécutives ²⁸							
Autre assistance technique et administrative							
- intra muros							
- extra muros							
Total assistance technique et administrative							

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Type de ressources humaines	2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101

²⁸

Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

Calcul – Fonctionnaires et agents temporaires

Calcul – Personnel financé au titre de l'article XX 01 02

8.2.6. Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03 - Comités ²⁹	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04 - Études et consultations							
XX 01 02 11 05 - Systèmes d'information							
Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)							
3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

²⁹

Comité STI de comitologie.

Calcul - *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts par l'allocation qui peut être octroyée à la direction générale chargée de la gestion dans le cadre de la procédure annuelle en fonction des contraintes budgétaires.