Stratégie européenne pour des systèmes de transport intelligents coopérants

2017/2067(INI) - 30/11/2016 - Document de base non législatif

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 des 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 d'essai 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.