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

2008/0263(COD) - 08/10/2019 - Document de suivi

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

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

Mise en œuvre de la directive

Programme de travail actualisé de la Commission

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

Actes délégués concernant les spécifications

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

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

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

Une plate-forme de parties prenantes (plate-forme STI-C) a donc été créée en novembre 2014 sous la forme d'un groupe d'experts de la Commission, rassemblant les parties prenantes publiques et privées et représentant toutes les parties prenantes clés de la chaîne de valeur, notamment les pouvoirs publics, les constructeurs automobiles, les fournisseurs, les fournisseurs de services, les entreprises de

télécommunications, etc. Elle les a rassemblés pour contribuer à une vision commune du déploiement interopérable des STI-C dans l'UE et soutenir l'élaboration des spécifications de l'UE.

Réalisation des six actions prioritaires

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

Autres actions

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

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

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

- l'extension géographique possible des spécifications existantes concernant les services d'information en temps réel sur la circulation à l'échelle de l'UE, y compris d'éventuels types de données supplémentaires (par exemple, restrictions d'accès urbain, points de recharge/rechargement en carburant) ;

- l'extension possible du système eCall à d'autres catégories de véhicules (tels que les poids lourds, les autobus et autocars, les deux-roues motorisés et les tracteurs agricoles) ;

- paiement multimodal interopérable / billetterie ; et

- la continuité des services de gestion du trafic et du fret. Comme indiqué dans le programme de travail actualisé, ces activités commenceront par un exercice de cartographie avec les experts des États membres, afin de clarifier davantage la portée des activités.

Ressources financières

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

Conclusion

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

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

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

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

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