

Systèmes de transport routier intelligents

2021/0419(COD) - 14/12/2021 - Document de base législatif

OBJECTIF : modifier la directive 2010/40/UE relative au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : les systèmes de transport intelligents (STI) appliquent aux transports les technologies de l'information et de la communication, ce qui rend la mobilité plus sûre, plus efficace et plus durable.

Plusieurs actions relevant du champ d'application de la [directive 2010/40/UE](#) (directive STI) contribuent à la sécurité des usagers de la route, comme le système eCall qui alerte automatiquement les services d'urgence en cas d'accident, les services d'information routière liés à la sécurité routière et les aires de stationnement sûres et sécurisées. Toutefois, pour être plus efficace, la directive STI de 2010 devrait être adaptée à l'émergence de nouvelles options de mobilité routière, aux applications de mobilité et à la mobilité connectée et automatisée.

CONTENU : la proposition de directive vise à modifier la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil relative au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Elle vise à: i) assurer le **déploiement coordonné et cohérent de systèmes de transport intelligents interopérables** dans l'ensemble de l'UE; ii) **actualiser la directive en fonction des nouvelles priorités** concernant l'amélioration des services multimodaux et numériques.

Plus précisément, la proposition:

- **étend le champ d'application de la directive** pour mieux englober les services émergents, tels que les services d'information multimodale, les services de réservation et de billetterie (par exemple, les applications permettant de trouver et de réserver des trajets combinant transports publics et services de partage de voitures ou de vélos), la communication entre les véhicules et les infrastructures (afin d'accroître la sécurité) et la mobilité automatisée;
- impose **la disponibilité de données cruciales et la fourniture de services essentiels** tels que des services d'information en temps réel du conducteur concernant des accidents ou des obstacles sur la route;
- introduit un nouvel article autorisant la Commission à adopter des mesures provisoires en cas de situation d'urgence ayant un impact direct grave sur la sécurité routière, la cybersécurité ou la disponibilité et l'intégrité des services STI;
- met à jour les règles relatives à la **protection des données et à la vie privée**, en rationalisant le texte et en supprimant les répétitions d'obligations existantes en vertu des règles de protection des données, par exemple sur la sécurité des données personnelles traitées et la nécessité pour les responsables du traitement de se conformer à leurs autres obligations en vertu des règles de protection des données;

- introduit un nouvel article sur le système de gestion des certificats de sécurité des **Systèmes de Transports Intelligents Coopératifs (C-ITS)** afin de garantir le respect continu de certaines exigences et l'interopérabilité assurant la sécurité et le bon fonctionnement du système;
- met à jour les règles relatives aux rapports des États membres (modèle commun, indicateurs clés de performance communs) et de la Commission, ainsi que les règles relatives à l'adoption des programmes de travail de la directive STI;
- énumère les types de données dont la disponibilité et l'accessibilité aux points d'accès nationaux doivent être assurées à la date indiquée pour chaque type de données et selon la couverture géographique indiquée pour chaque type de donnée.