

Systèmes de transport routier intelligents

2021/0419(COD) - 29/10/2022 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Rovana PLUMB (S&D, RO) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2010/40/UE 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.

Pour rappel, la Commission propose de mettre à jour la directive de 2010 sur les systèmes de transport intelligents (directive STI), pour l'adapter à l'émergence de nouvelles options de mobilité routière, d'applications de mobilité et de mobilité connectée et automatisée.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Intégration avec d'autres modes de transport

La présente directive devrait garantir que les applications STI dans le domaine du transport routier permettent une intégration harmonieuse avec d'autres modes de transport, tels que les transports ferroviaires ou les modes de mobilité active, facilitant ainsi le passage à ces modes chaque fois que possible, pour accroître l'efficacité et l'accessibilité.

Actions prioritaires

L'adoption de spécifications pour les **services de transport intelligents coopératifs** (STI-C) devrait faire partie des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes telles que celles prévues à l'annexe I. Le rapport précise que les STI-C sont des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d'interagir et de coopérer en échangeant, sans discrimination et sans aucune connaissance préalable l'un de l'autre, des messages sécurisés et fiables entre les véhicules et d'autres éléments de l'écosystème des transports, y compris les véhicules, les infrastructures et les usagers de la route vulnérables, par l'intermédiaire des technologies de communication.

Neutralité technologique

Afin de garantir la compatibilité et l'interopérabilité des systèmes STI, les députés estiment nécessaire de veiller à ce que, en particulier pour les STI-C, les exigences applicables aux STI n'imposent pas l'utilisation d'un type particulier de technologie et n'établissent pas de discrimination en sa faveur, conformément au principe de neutralité technologique. Par conséquent, le cadre réglementaire des STI devrait offrir une certitude au marché en inscrivant le principe de neutralité technologique à l'annexe II (Principes applicables aux spécifications et au déploiement des STI).

Besoins des zones suburbaines, rurales et périphériques

Selon les députés, le développement des STI devrait répondre aux besoins des zones suburbaines, rurales et périphériques, ainsi que des îles et des régions ultrapériphériques, en assurant leur inclusion sociale et économique.

Traitement des données à caractère personnel

Lorsqu'elles requièrent le traitement de données à caractère personnel, les spécifications à élaborer en vertu de la présente directive devraient respecter les exigences du règlement (UE) 2016/679 (RGPD). L'anonymisation en tant que technique de renforcement de la vie privée des personnes devrait être utilisée dès que l'objectif du traitement peut également être atteint sans mentionner qui que ce soit, et que l'anonymisation est techniquement possible.

Accessibilité des données

Celle-ci est définie comme la possibilité de demander et d'obtenir des données dans un format numérique et accessible lisible par machine via les points d'accès nationaux (PAN) et, le cas échéant, régionaux et locaux.

Points d'accès nationaux (PAN)

Les PAN organiseront l'accès aux données relatives aux transports et la réutilisation de celles-ci aux fins de la fourniture aux utilisateurs finals, à l'échelle de l'UE, de services STI interopérables d'informations sur les déplacements et la circulation. Les députés estiment que ces données relatives aux transports devraient être disponibles dans un format lisible par machine. Ils soulignent également que les données relatives à l'emplacement et à la disponibilité des infrastructures pour carburants alternatifs devraient être accessibles par l'intermédiaire des PAN.

Point d'accès commun européen

D'ici au 31 décembre 2026, la Commission devrait établir un point d'accès commun européen permettant l'accès aux données relatives aux transports et la réutilisation de celles-ci aux fins de la fourniture aux utilisateurs finals, à l'échelle de l'UE, de services STI interopérables d'informations sur les déplacements et la circulation.

Ce point d'accès devrait relier tous les points d'accès nationaux et donner accès à toutes les données couvertes par la directive 2010/40/UE. Le point d'accès commun européen devrait être mis à la disposition du public et être facilement accessible grâce à la fourniture de données ouvertes, gratuitement et au moyen d'interfaces ouvertes et normalisées.

Les points d'accès nationaux devraient permettre un échange de données automatisé et harmonisé avec le point d'accès commun européen, sans préjudice de l'ensemble du droit applicable de l'Union.

Applications STI et logistique du transport de marchandises

Les exigences nécessaires pour soutenir la réalisation d'applications STI dans le domaine de la logistique du transport de marchandises devraient être définies, entre autres, sur la base de la disponibilité des données relatives au transport de marchandises accessibles par d'autres cadres spécifiques de partage de données favorisant l'interopérabilité des solutions électronique pour le transport international de marchandises par route (eCMR).

En outre, la Commission européenne et les États membres devraient collaborer avec les exploitants de réseau mobile et les autres parties prenantes afin de trouver une solution concernant le fonctionnement des systèmes eCall dans les véhicules mis sur le marché avant que la norme relative aux technologies eCall de nouvelle génération n'ait été approuvée.

Incidence sur les PME et consultation des parties prenantes

Les actes délégués adoptés par la Commission pour modifier la liste des types de données figurant à l'annexe III devraient être adoptés à la suite d'une analyse coûts-avantages, d'une analyse d'impact plus particulièrement consacrée aux incidences sur les PME et d'une consultation des parties prenantes, dont des représentants de tous les usagers de la route et d'autres groupes concernés sur un pied d'égalité.

La Commission devrait adopter des lignes directrices et d'autres mesures non contraignantes visant à faciliter la coopération des États membres dans les domaines prioritaires.