COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 21.10.2014
COM(2014) 642 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Mise en œuvre de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Table des matières

1. Introduction 3
1.1. Directive 2010/40/UE 3
1.2. Transposition de la directive 2010/40/CE 5
2. Analyse de la mise en œuvre de la directive 2010/40/CE 5
2.1. Programme de travail de la Commission 5
2.2. Actes délégués concernant les spécifications 6
2.2.1. Méthodologie 6
2.2.2. Actions prioritaires 6
2.2.3. Autres actions relevant ou non des domaines prioritaires 9
2.3. Propositions de déploiement 9
2.3.1. Le service eCall interopérable dans toute l'Union européenne [action prioritaire d)] 9
2.3.2. Autres actions prioritaires c) et e) 10
2.4. Normes 10
2.5. Mesures non contraignantes 11
2.5.1. Lignes directrices pour l'établissement des rapports par les États membres 11
2.5.2. Lignes directrices relatives aux STI en milieu urbain 11
2.6. Protection des données à caractère personnel 11
2.7. Responsabilité 12
2.8. Rapports des États membres 12
2.8.1. Rapport sur les activités et projets nationaux concernant les domaines prioritaires 12
2.8.2. Informations sur les actions nationales en matière de STI envisagées au cours des cinq années suivantes 12
2.9. Groupe consultatif européen sur les STI 13
3. Efficacité et bien-fondé de la directive 2010/40/UE et de la délégation de pouvoir 14
3.1. Différentes configurations 14
3.2. Exercice de la délégation 15
3.3. Après l'adoption des spécifications 16
4. Ressources financières utilisées et requises 17
5. Conclusion 18

1. INTRODUCTION

1.1. Directive 2010/40/UE

La directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 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[1] (ci-après «directive STI» ou «directive 2010/40/UE») est entrée en vigueur en août 2010, à l'issue d'une procédure législative dont la rapidité a montré la volonté des colégislateurs de progresser rapidement dans ce nouveau domaine.

La directive STI vise à accélérer le déploiement et l'utilisation coordonnés de systèmes de transport intelligents dans le transport routier (et d'interfaces avec d'autres modes) dans toute l'Europe. Elle dresse une liste de six actions prioritaires:

a) la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux;

b) la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation;

c) les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière et gratuites pour les usagers;

d) la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union[2];

e) la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, et

f) la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Elle définit aussi des domaines prioritaires pour la poursuite des travaux: l'utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements (domaine prioritaire I); la continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret (domaine prioritaire II), les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières (domaine prioritaire III), et le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport (domaine prioritaire IV). Ces domaines prioritaires correspondent aux quatre premiers domaines prioritaires du plan d'action pour les STI[3].

Conformément à l'article 6 de la directive STI, les spécifications relatives aux six actions prioritaires susmentionnées doivent être adoptées préalablement à toutes spécifications concernant d'autres domaines d'actions prioritaires. Étant donné que les six actions prioritaires relèvent des domaines prioritaires I et III, les travaux concernant les spécifications ont porté principalement sur ces deux domaines.

La directive 2010/40/UE repose sur une approche en deux temps:

[1] JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT

- tout d'abord, la Commission est habilitée à adopter au moyen d'actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), les spécifications requises — y compris les dispositions fonctionnelles, techniques, organisationnelles ou de service — pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI[4];
- dans un deuxième temps, au plus tard douze mois à compter de l'adoption des spécifications nécessaires concernant une action prioritaire, la Commission présente, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil, conformément à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une proposition pour le déploiement de l'action prioritaire en question. La Commission doit procéder à une analyse d'impact comportant une analyse coûts-avantages pour toute proposition ainsi présentée[5].

À cette fin, la Commission a adopté un programme de travail[6] qui précise et établit un ordre de priorité dans le travail à réaliser dans le cadre de la directive STI (voir point 2.1).

Pour associer les autorités publiques et les acteurs privés à la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE, la Commission est assistée par le comité européen des STI, qui rassemble des représentants des États membres, et par le groupe consultatif européen sur les STI composé de représentants à haut niveau des parties prenantes aux STI.

Parmi les tâches incombant à la Commission figuraient également l'adoption de lignes directrices pour l'établissement des rapports par les États membres[7] et pour la rédaction de rapports périodiques sur les progrès accomplis.

Outre les obligations spécifiques touchant au respect de la vie privée, à la sécurité et à la responsabilité[8], les États membres doivent prendre les mesures qui s'imposent pour que les spécifications adoptées soient appliquées aux applications et services STI déployés sur leur territoire**.** Ils doivent également s'efforcer de coopérer dans les domaines prioritaires dès lors qu'aucune spécification n'a été adoptée. L'obligation de fournir des rapports qui incombe aux États membres découle de l'article 17 de la directive 2010/40/UE. Le but de ces rapports est d'obtenir une meilleure connaissance des différentes activités et intentions des États membres, et d'encourager ces activités grâce à une meilleure reconnaissance de la valeur ajoutée des STI pour les politiques nationales de transport.

En vertu de l'article 17, paragraphe 4, de la directive 2010/40/UE, la Commission doit présenter tous les trois ans un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la directive. À ce rapport doit être

[4] Article 3 de la directive STI

[5] Article 6 de la directive STI

[6] Le programme de travail relatif à la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE a été adopté par la Commission le 15 février 2011 [C(2011) 289 final] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf

[7] Décision d'exécution de la Commission du 13 juillet 2011 portant adoption des lignes directrices pour l'établissement des rapports par les États membres en vertu de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil, JO L 193 du 23.7.2011, p. 48

[8] Voir les articles 10 et 11 de la directive STI.

jointe une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre des articles 5 à 11 et de l'article 16, précisant les ressources financières utilisées et nécessaires. Le rapport doit également évaluer l'opportunité d'une modification de la directive. En outre, l'article 12, paragraphe 1, de la directive exige que «la Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués, au plus tard six mois avant la fin d'une période de cinq ans à compter du 27 août 2010».

Le présent rapport satisfait aux deux obligations susmentionnées. Il est également accompagné d'un document de travail des services de la Commission sur le rapport sur l'état d'avancement et le réexamen du plan d'action pour les STI et d'un document de travail des services de la Commission sur l'analyse des rapports présentés par les États membres, conformément à l'article 17, paragraphe 1, et à l'article 17, paragraphe 2, de la directive STI, pour les années 2011 (concernant les activités et projets nationaux relevant des domaines prioritaires) et 2012 (concernant les actions nationales en matière de STI envisagées au cours des cinq années suivantes).

1.2. Transposition de la directive 2010/40/CE

En vertu de l'article 18 de la directive, les États membres avaient jusqu'au 27 février 2012 pour mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à ladite directive et les notifier à la Commission.

À cette date, seuls sept États membres avaient notifié leurs mesures nationales de transposition à la Commission. Plusieurs États membres ont transposé la directive avec plus d'un an de retard et le dernier a notifié ses mesures finales de transposition le 2 janvier 2014. À l'occasion de réunions du comité des STI, plusieurs États membres ont fait valoir que ces retards montraient la difficulté de transposer la directive: cette dernière comporte très peu de mesures réellement spécifiques et d'application immédiate et constitue plutôt un cadre autorisant l'adoption de mesures réglementaires ultérieures.

2. ANALYSE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2010/40/CE

2.1. Programme de travail de la Commission

Conformément à l'article 17, paragraphe 5, de la directive STI et au calendrier qu'elle fixe, la Commission a adopté un programme de travail après consultation du comité européen des STI.

Ce programme de travail, qui couvre la période 2011-15, fournit un aperçu général annuel des principales tâches et activités que la Commission doit mener à bien au cours de cette période pour ce qui concerne la mise en œuvre de la directive STI. Il est axé sur la préparation de spécifications relatives aux six actions prioritaires et sur les dates approximatives de leur adoption.

2.2. Actes délégués concernant les spécifications

2.2.1. Méthodologie

Les spécifications ont été élaborées conformément à l'accord-cadre sur les relations entre le Parlement européen et la Commission européenne[9] et à la convention d'entente du Parlement européen, du Conseil et de la Commission sur les actes délégués[10].

Les actions et tâches exécutées dans le cadre de l'élaboration des spécifications sont les suivantes:

- collecte des données d'entrée et des résultats des études européennes, projets de recherche, projets nationaux de mise en œuvre, consultations publiques, activités entreprises au sein des associations, contributions des parties intéressées, etc.;
- analyse coûts/avantages;
- analyse des écarts et analyse des besoins et des approches possibles, en particulier au moyen de consultations publiques en ligne menées par la Commission pour recueillir les points de vue des citoyens, des parties prenantes et des États membres;
- consultations avec des experts des États membres et le contrôleur européen de la protection des données sur le projet de spécifications. Le Parlement européen et le Conseil ont reçu tous les documents utiles lors de l'élaboration des actes délégués et des experts du Parlement ont été invités à participer aux réunions d'experts;
- avis du groupe consultatif européen sur les STI concernant le projet de spécifications.

Ces travaux préparatoires ont également été, dans une large mesure, facilités par des actions, études, ateliers, etc. liés à la mise en œuvre du plan d'action pour les STI (voir document de travail des services de la Commission sur le rapport sur l'état d'avancement et le réexamen du plan d'action pour les STI).

2.2.2. Actions prioritaires

Les six actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes sont définies à l'article 3 et à l'annexe I de la directive STI.

Conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive STI, la Commission devait adopter les spécifications afférentes à une ou plusieurs actions prioritaires au plus tard le 27 février 2013. En outre, le programme de travail de la Commission a fixé les dates suivantes pour l'adoption des spécifications relatives aux six actions prioritaires:

(a) la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux: T4 2014;

(b) la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation: T4 2013;

---

[9] JO L 304 du 20.11.2010, p. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

(c) les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière et gratuites pour les usagers: T4 2012;

(d) la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union: T4 2012;

(e) la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux: T4 2012;

(f) la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux: T4 2013.

Spécifications adoptées

La Commission a respecté la date butoir du 27 février 2013 en adoptant une première série de spécifications, le 26 novembre 2012, pour l'action prioritaire **d)**, au moyen du règlement délégué (UE) n° 305/2013 sur la mise à disposition harmonisée d'un service eCall interopérable dans toute l'Union européenne[11]. Ce règlement délégué établit, sur la base de normes, les spécifications pour la mise à niveau de l'infrastructure des centres de réception des appels d'urgence (PSAP) requise pour la bonne réception et le traitement approprié des appels eCall, afin de garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité du service harmonisé eCall dans toute l'Union européenne.

En ce qui concerne l'action prioritaire c), la Commission a adopté, le 15 mai 2013, le règlement (UE) n° 886/2013 relatif aux données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière et gratuites pour les usagers[12]. Il établit les spécifications nécessaires pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des données et procédures pertinentes pour un ensemble défini d'incidents liés à la sécurité routière. Les destinataires du règlement délégué sont les parties prenantes tant du secteur public que du secteur privé; le règlement prévoit la communication aux utilisateurs finaux des données relatives à la sécurité, sans frais supplémentaires, par l'intermédiaire d'un point d'accès national et dans un format normalisé commun (DATEX[13]), ce qui facilite l'interopérabilité et la prévisibilité, au profit des utilisateurs potentiels de ces données. Il n'a pas été possible, cependant, de définir des exigences de qualité précises dans le délai fixé pour l'élaboration de ces spécifications: un groupe de travail associant des représentants du secteur privé et du secteur public a donc été créé pour définir des critères de qualité et des méthodes de contrôle et d'analyse.

En ce qui concerne l'action prioritaire e), la Commission a adopté, le 15 mai 2013, le règlement (UE) n°885/2013 relatif à la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les

11 JO L 91 du 3.4.2013, p. 1

12 JO L 247 du 18.9.2013, p. 6

13 DATEX: Spécification technique européenne pour la modélisation et l'échange d'informations en matière de STI

véhicules commerciaux[14]. Il établit les spécifications nécessaires pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle de services d'informations. Le règlement délégué est destiné aux parties prenantes des secteurs public et privé; il définit les éléments nécessaires à la prestation de services d'information harmonisés, y compris certaines fonctions avancées sur des informations dynamiques. Tout comme pour l'action prioritaire c), les exigences de qualité sont minimales.

Ces trois ensembles de spécifications ont été élaborés en collaboration étroite avec les États membres dans le cadre de réunions d'experts[15], auxquelles le Parlement européen et le contrôleur européen de la protection des données ont été invités à participer, et après avoir recueilli l'avis des parties intéressées par le truchement, notamment, de consultations publiques en ligne et d'ateliers.

Travaux en cours concernant les autres actions prioritaires

Dans le cadre des travaux préparatoires à l'établissement de spécifications relatives à l'action prioritaire a) concernant la mise à disposition, dans l'ensemble de l'UE, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, plusieurs initiatives ont déjà été lancées (1er concours en faveur d'une mobilité intelligente[16], études, ateliers et consultations publiques[17]). L'objectif est d'adopter ces spécifications en 2015. En parallèle, la Commission a lancé un débat[18] sur une éventuelle initiative portant sur l'accès aux données relatives au transport multimodal en vue de répondre au défi consistant à rendre accessibles les données couvrant tous les modes de transport et tous les services de mobilité. Cette réflexion a conduit dans un premier temps au document de travail des services de la Commission «Vers une feuille de route pour la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information, de planification et de billetterie relatifs aux déplacements multimodaux», présenté en juin 2014[19]. Ce document pourrait déboucher sur une proposition législative sur l'accès aux données relatives aux déplacements multimodaux et à la circulation, en fonction des résultats d'une analyse d'impact qui sera finalisée dans le courant de l'année 2014.

S'agissant de l'action prioritaire b) relative à la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation, la Commission a déjà organisé plusieurs ateliers et réunions d'experts dans le cadre de la préparation des spécifications. L'objectif est l'adoption de ces spécifications d'ici la fin 2014. Ce retard par rapport au calendrier prévisionnel initial s'explique en partie par le fait que le champ d'application de ces spécifications, tel que défini à l'annexe I de la directive STI, est très large et par la nécessité de dégager une vision commune avec les États membres concernant le champ d'application des spécifications. Lesdites spécifications seront basées sur les conditions propices à la mise à disposition, dans

14 JO L 247 du 18.9.2013, p. 1

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

16 1er concours en faveur d'une mobilité intelligente: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_fr.htm

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

19 SDW(2014) 194 final

l'ensemble de l'UE, de services d'information en temps réel sur la circulation et portent donc davantage sur un soutien administratif que sur les services eux-mêmes.

En ce qui concerne des spécifications pour l'action prioritaire f) sur la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, la Commission a procédé à plusieurs consultations avec les experts des États membres et les principales parties concernées. Il est ressorti des discussions que le nombre d'aires de stationnement susceptibles d'offrir des services de réservation en 2014 est faible (seulement 2 % des places de stationnement) et qu'il n'y a donc actuellement pas lieu d'établir des spécifications et des normes en matière de réservation d'aires de stationnement. Toutefois, toute évolution de la situation fera l'objet d'un suivi et, le cas échéant, la question sera réexaminée. Dans le cas où des mesures de normalisation s'avéreraient nécessaires, elles pourraient être envisagées dans le cadre plus large de la future initiative «fret en ligne».

2.2.3. Autres actions relevant ou non des domaines prioritaires

Conformément à l'article 6 de la directive STI, la Commission doit adopter des spécifications relatives à d'autres actions dans les domaines prioritaires énumérées à l'annexe I de la directive STI, une fois adoptées les spécifications requises pour les actions prioritaires. Comme expliqué dans le document de travail des services de la Commission sur le rapport sur l'état d'avancement et le réexamen du plan d'action pour les STI, le travail sur les *systèmes coopératifs* a commencé, sur la base de projets de recherche et de nombreuses consultations des parties prenantes, y compris le comité européen des STI et le groupe consultatif européen sur les STI. L'objectif est d'évaluer les obstacles et les conditions favorables et de déterminer comment la Commission peut favoriser le déploiement de ces systèmes dans l'Union. En outre, des études préparatoires ont été menées dans le but de promouvoir le libre accès pour les services STI (*plateforme embarquée ouverte)*. Enfin, certains éléments indiquent que l'on pourrait réfléchir plus avant à l'établissement de spécifications dans d'autres domaines (par exemple, la production participative de données relatives au transport, la conduite automatisée) dans le but d'améliorer encore l'utilisation pratique des systèmes de transport intelligents.

2.3. Propositions de déploiement

2.3.1. Le service eCall interopérable dans toute l'Union européenne [action prioritaire d)]

Outre, d'une part, la recommandation aux États membres visant à ce que les opérateurs de téléphonie mobile participent à la transmission des eCalls[20] et, d'autre part, les spécifications[21] prévoyant des exigences relatives à la mise à niveau de l'infrastructure des centres de réception des appels d'urgence (PSAP), la Commission a adopté, le 13 mai 2013, deux propositions législatives: l'une est une proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'Union européenne[22]; l'autre est une proposition de

[20] C(2011) 6269 final

[21] Règlement délégué (UE) n° 305/2013

[22] COM(2013)315 final.

règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué[23].

La proposition de décision a été adoptée par les colégislateurs le 25 mai 2014 et publiée ensuite au Journal officiel[24]. Conformément aux dispositions qu'elle prévoit, les centres de réception des appels d'urgence doivent être opérationnels dans toute l'Union au plus tard 6 mois avant la date d'application des exigences en matière de réception par type pour le système eCall embarqué et en tout état de cause au plus tard le 1er octobre 2017. Cette décision prévoit explicitement le droit de chaque État membre d'organiser ses services d'urgence de la manière la plus rentable et adaptée à ses besoins.

La procédure législative relative à la proposition règlement sur la réception par type en ce qui concerne le système eCall embarqué est toujours en cours.

2.3.2. Autres actions prioritaires c) et e)

Certains États membres ont été très actifs récemment dans le déploiement de services liés aux actions prioritaires c) (informations liées à la sécurité routière) et E (services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions). Toutefois, en ces temps de ressources financières limitées, il semblait plus raisonnable, avant d'imposer une obligation de déploiement général, de soutenir d'abord les avancées qui ont suivi l'adoption des spécifications, en assurant un suivi et un échange de meilleures pratiques observées parmi les États membres en matière de mise en œuvre et en s'appuyant sur le dernier appel à propositions relatif aux réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et sur le futur mécanisme pour l'interconnexion en Europe. La nécessité de présenter des propositions d'actes législatifs sur le déploiement obligatoire sera évaluée à un stade ultérieur, une fois les enseignements tirés de ces premières activités et en s'appuyant sur les meilleures pratiques.

2.4. Normes

Plusieurs activités de normalisation portant sur les domaines prioritaires sont en cours ou ont été menées à bien depuis l'adoption de la directive STI.

Les normes relatives au service eCall visées dans le règlement (UE) n° 305/2013 ont été adoptées. Sous la direction du comité européen de normalisation, la norme CEN/TS 16454 «Intelligent transport systems – eSafety – eCall end to end conformance testing» (conformité des PSAP avec le service eCall paneuropéen) devrait devenir une norme CEN à part entière d'ici la fin de 2014. Une révision mineure de ces normes, visant à intégrer les résultats des projets pilote HeERO[25], sera également effectuée, très probablement avant la fin de l'année 2014.

La mise en œuvre du mandat de normalisation M/453 sur les systèmes coopératifs est en bonne voie. Aussi bien le groupe de travail CEN/TC 264/WG16 que l'Institut européen des normes de télécommunication ETSI (TC ITS), ainsi que d'autres organisations de normalisation, ont défini des normes applicables aux systèmes de transport intelligents (STI) coopératifs entrant dans le champ d'application du

[23] COM(2013)316 final.

[24] JO L 164 du 3.6.2014, p. 6

[25] Pour de plus amples informations sur les projets HeERO: www.heero-pilot.eu

mandat M/453. L'évaluation de l'application des normes existantes est une activité qui fait partie intégrante du processus de normalisation au sein des comités techniques et groupes de travail pertinents du CEN, de l'ISO, de la SAE, de l'IEEE et de l'ETSI[26]. Le travail de normalisation sur les STI est également facilité par la coopération internationale de l'Union européenne avec les États-Unis d'Amérique et d'autres partenaires travaillant sur l'harmonisation des normes STI au niveau mondial Cette coopération permet d'accélérer la définition des normes et le déploiement des STI.

D'autres besoins de normalisation relevant du champ d'application de la directive STI ont été recensés. Les besoins portent notamment sur la mise en œuvre du service eCall dans les véhicules de catégories autres que M1 et N1; les lignes directrices pour la certification des systèmes eCall (équipement a posteriori); l'achèvement du mandat M/453; l'architecture de plateforme embarquée ouverte; l'intégration de données routières précises (publiques) dans les cartes numériques; l'intégration et l'exploitation en toute sécurité de dispositifs nomades; et les STI en milieu urbain. Tous ces éléments ont été ajoutés au plan glissant de 2013 de la Commission pour la normalisation des TIC[27] dans la perspective d'éventuels futurs mandats de normalisation.

2.5. Mesures non contraignantes

2.5.1. Lignes directrices pour l'établissement des rapports par les États membres

Conformément à l'article 17 de la directive STI, la Commission a adopté, le 13 juillet 2011, des lignes directrices pour l'établissement des rapports par les États membres en vertu de la directive 2010/40/UE[28].

2.5.2. Lignes directrices relatives aux STI en milieu urbain

Ces lignes directrices ont été élaborées dans le cadre du plan d'action STI (voir document de travail des services de la Commission sur le rapport sur l'état d'avancement et le réexamen du plan d'action pour les STI). Elles ont permis de mieux faire connaître les caractéristiques des STI en milieu urbain et ont servi de base pour la rédaction du document de travail des services de la Commission «Mobilisation des systèmes de transport intelligents au profit des villes de l'UE»[29] qui faisait partie du paquet «Mobilité urbaine» adopté le 17 décembre 2013[30].

2.6. Protection des données à caractère personnel

Des dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel, à la sécurité et aux règles de réutilisation des informations ont été insérées dans toutes les spécifications adoptées. Ces mesures s'appuient sur une étude préparatoire[31]

---

26 CEN: Comité européen de normalisation ISO: International Organization for Standardization (Organisation internationale de normalisation).
SAE: Society of Automotive Engineers (Société des ingénieurs de l'automobile) IEEE: Institute of Electrical and Electronics Engineers (Institut des ingénieurs électriciens et électroniciens).
ETSI: European Telecommunications Standards Institute (Institut européen des normes de télécommunications)

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm

28 JO L 193 du 23.7.2011, p. 48

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd (2013) 527-communication.pdf

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_fr.htm

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

commandée dans le cadre du plan d'action pour les STI[32] et sont conformes à l'article 10 de la directive STI. Le contrôleur européen de la protection des données a été systématiquement invité à participer aux réunions d'experts des États membres en vue de l'élaboration des spécifications et ses avis sur les projets finaux ont été dûment pris en compte. Il en ira de même pour toutes les spécifications et propositions futures.

2.7. Responsabilité

Des dispositions relatives aux régimes de responsabilité ont été insérées dans toutes les spécifications adoptées. Ces dispositions ont été définies sur la base d'informations tirées d'une étude préparatoire[33] réalisée dans le cadre du plan d'action pour les STI et sont conformes à l'article 11 de la directive STI. Il en ira de même pour toutes les spécifications et propositions futures.

2.8. Rapports des États membres

2.8.1. Rapport sur les activités et projets nationaux concernant les domaines prioritaires

Conformément à l'article 17, paragraphe 1, de la directive STI, les États membres étaient tenus de présenter à la Commission, au plus tard le 27 août 2011, un rapport sur leurs activités et projets nationaux concernant les domaines prioritaires visés à l'article 2 de la directive.

Ces rapports ont donné un premier aperçu de la mise en œuvre de la directive STI sur tout le territoire de l'Union pour les quatre domaines prioritaires sur lesquels elle porte.

Les rapports présentés en 2011 sont analysés dans le document de travail des services de la Commission «Analyse des rapports des États membres» qui accompagne le présent rapport.

Conformément à l'article 17, paragraphe 3, de la directive STI, les États membres doivent présenter, d'ici le 27 août 2014, un rapport sur les progrès accomplis depuis le rapport de 2011.

2.8.2. Informations sur les actions nationales en matière de STI envisagées au cours des cinq années suivantes

Conformément à l'article 17, paragraphe 2, de la directive STI, les États membres étaient tenus de communiquer à la Commission, au plus tard le 27 août 2012, des informations sur les actions nationales en matière de STI envisagées pour les cinq années suivantes.

Les rapports présentés en 2012 sont analysés dans le document de travail des services de la Commission «Analyse des rapports des États membres» qui accompagne le présent rapport.

Pour la première fois depuis l'adoption de la directive 2010/40/UE, ces rapports décrivent les intentions des États membres en ce qui concerne le déploiement des STI sur leur territoire dans les cinq années à venir. Ils montrent qu'il existe un grand intérêt et une volonté forte de leur part de favoriser le déploiement des STI dans toute

[32] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT

[33] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

l'Europe afin de soutenir la continuité des services et une mobilité plus intelligente, ainsi qu'une nette tendance à s'engager davantage dans des services d'information.

Ainsi qu'il ressortait déjà des rapports nationaux pour 2011, les États membres ont investi, et fait savoir qu'ils continueront à investir, dans les domaines prioritaires I «Utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements» et II «Continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret» (de plus amples informations figurent dans le document de travail des services de la Commission «Analyse des rapports des États membres»)[34]. Par conséquent, établir des spécifications dans ces domaines contribue certainement à garantir l'interopérabilité et la continuité des services déjà déployés et futurs, et une attention particulière devrait être accordée à la compatibilité avec des applications existantes.

Il semble que les activités liées au domaine prioritaire III «Applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières» soient plus limitées et très ciblées sur certaines actions spécifiques (par exemple eCall, les services d'information concernant le stationnement sûr et sécurisé des camions) auxquelles s'appliquent déjà des spécifications adoptées.

Bien que les États membres reconnaissent que le domaine prioritaire IV «Lien entre le véhicule et l'infrastructure de transport» peut contribuer au renforcement de la sécurité routière et la réduction de la congestion, les activités dans ce domaine en sont encore à la phase des recherches, ou des essais ou de pilotage. Plusieurs États membres ont déjà établi des plans spécifiques pour des projets pilotes, mais de nombreuses parties prenantes semblent être encore dans une position attentiste, en l'absence de modèles commerciaux clairs pour le déploiement à grande échelle des services STI coopératifs, du taux de pénétration minimale de véhicules équipés ou du taux de couverture minimale par les infrastructures. Il apparaît nécessaire, pour remédier à cette situation, de mettre en place une coordination de toutes les parties concernées allant au-delà de l'adoption de spécifications ou du soutien financier à des projets pilotes.

2.9. Groupe consultatif européen sur les STI

Conformément à l'article 16 de la directive, la Commission était tenue d'instituer un groupe consultatif européen sur les STI chargé de la conseiller sur les aspects techniques et commerciaux du déploiement et de l'utilisation des STI dans l'Union. Ce groupe doit être composé de représentants à haut niveau des prestataires de services STI concernés, 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.

Le groupe consultatif européen sur les STI a été institué par une décision de la Commission du 4 mai 2011[35] et ses membres ont été nommés le 27 janvier 2012, à l'issue d'un appel à candidatures ouvert[36].

---

34 SWD(2014) 319

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011XC1129(01):FR:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm

Il a tenu sa première réunion le 23 mars 2012, la deuxième le 26 février 2013. Ces réunions ont été l'occasion de discussions avec les parties prenantes sur les questions actuelles concernant les STI, notamment sur les stratégies visant à créer un environnement propice à des services d'information en temps réel sur la circulation, l'accès aux données sur les transports et le déploiement de systèmes coopératifs. Elles ont permis également de partager avec les parties prenantes une vision commune sur le déploiement de systèmes coopératifs, comprenant notamment un projet de plateforme visant à associer toutes les parties prenantes et à fédérer toutes les initiatives, afin d'éviter une approche fragmentée des initiatives et d'assurer l'interopérabilité des services, des systèmes et des technologies.

La Commission a systématiquement invité les membres du groupe consultatif européen sur les STI à donner leur avis écrit sur les aspects techniques et commerciaux des projets de spécifications; ils ont ainsi communiqué des observations utiles pour leur finalisation.

Les principales conclusions de ces réunions ont été mises à la disposition du comité européen des STI, comme le prévoit la directive STI.

3. EFFICACITE ET BIEN-FONDE DE LA DIRECTIVE 2010/40/UE ET DE LA DELEGATION DE POUVOIR

3.1. Différentes configurations

La directive STI fournit un cadre pour l'adoption rapide de spécifications au moyen d'actes délégués adoptés par la Commission. Cette approche a facilité une adoption relativement rapide de spécifications pour les trois premières actions prioritaires portant sur les services d'informations liées à la sécurité routière [action prioritaire c)], sur le service «eCall» [action prioritaire d)] et sur les services d'informations concernant les aires de stationnement pour camions [action prioritaire e)].

Néanmoins, le contexte dans lequel ces spécifications ont été adoptées varie fortement d'une action à l'autre, en fonction notamment de l'état d'avancement des actions menées au niveau de l'UE et des États membres, ainsi que des initiatives publiques ou privées dans ces domaines.

S'agissant du service «eCall», les principes de l'initiative avaient déjà été établis dans la communication de la Commission intitulée «eCall: la phase de déploiement»[37] et une recommandation aux États membres visant les opérateurs de téléphonie mobile[38] avait déjà été émise. En outre, des normes existaient déjà au moment où le premier projet de spécifications a été présenté pour discussion avec les experts des États membres. Des projets pilotes préalables au déploiement avaient également été lancés sur la base de ces normes. La directive STI a donc servi à compléter l'approche et les

---

La liste des membres ainsi que les comptes rendus sommaires des réunions sont disponibles sur le registre des groupes d'experts de la Commission.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

37 COM(2009) 434 final.

38 Recommandation 2011/750/UE de la Commission du 8 septembre 2011 sur le soutien à un service eCall à l'échelle de l'UE dans les réseaux de communications électroniques en vue de la transmission d'appels d'urgence embarqués fondés sur le numéro 112 (appels «eCall») (JO L 303 du 22.11.2011, p. 46).

initiatives en cours, comblant les lacunes en ce qui concerne les centres d'appel d'urgence — aussi appelés centres de réception des appels d'urgence (PSAP).

La situation était très différente en ce qui concerne les informations minimales liées à la sécurité routière et les services d'informations concernant les aires de stationnement pour camions. S'il n'existait aucune norme spécifique sur laquelle s'appuyer pour la définition des spécifications, les normes DATEX II, TPEG et RDS TMC[39] ont cependant servi de référence pour certains aspects. En outre, plusieurs services étaient déjà opérationnels dans des États membres. Cette situation soulevait des questions concernant les conditions d'application des spécifications à venir aux services déjà en place. Étant donné le champ d'application relativement étroit de ces deux actions, il a malgré tout été possible d'adopter des spécifications dans un laps de temps relativement court, sans omettre l'indispensable consultation ciblée des parties intéressées.

La tâche s'avère cependant plus ardue pour les deux autres actions prioritaires - la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux [action prioritaire a)] et de services d'informations en temps réel sur la circulation [action prioritaire b)] - en raison, notamment, de leur portée plus large et du nombre de parties concernées. Il en va de même pour d'autres actions pour lesquelles une approche plus globale, allant au-delà de la simple adoption de spécifications, pourrait être nécessaire.

3.2. Exercice de la délégation

Aval politique par les États membres

Le cas du système «eCall» a mis en lumière que le travail d'élaboration des spécifications effectué avec les experts nationaux et le contrôle politique par le Conseil une fois les spécifications adoptées par la Commission sont deux choses différentes. Malgré un soutien quasi unanime sur le contenu des spécifications eCall au niveau des experts, au sein du Conseil, sept États membres ont voté en faveur d'une objection; toutefois en l'absence d'une majorité qualifiée, le Conseil ne s'est pas opposé à l'adoption du projet. Les raisons invoquées par certains de ces sept États membres ne portaient pas nécessairement sur les spécifications elles-mêmes, mais plutôt sur l'initiative «eCall» dans son ensemble, en particulier le financement lié à l'obligation de déploiement futur du service, ou les questions touchant à l'élément embarqué de l'initiative «eCall».

Remise en question de la portée de la délégation de pouvoir

Conformément à l'article 290 du TFUE, la directive STI autorise la Commission à adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels d'un acte législatif.

Deux États membres ont contesté par écrit la validité de la délégation de pouvoir visant à obliger les États membres à améliorer les services existants afin de satisfaire aux exigences des spécifications adoptées en vertu de la directive STI. Ils ont estimé qu'une telle obligation contredisait le droit de chaque État membre de décider de ses

[39] TPEG: Spécifications élaborées par le groupe d'experts sur les protocoles de transport (Transport Protocol Experts Group) offrant une méthode pour la transmission d'informations sur la circulation et les déplacements multimodaux; RDS: Radio Data System (système de décodage d'informations routières); TMC: Traffic Message Channel

propres modalités de déploiement, comme indiqué à l'article 5, paragraphe 1, de la directive STI. Le 18 décembre 2013, un État membre a demandé au Tribunal de l'Union européenne l'annulation des deux règlements délégués (UE) n° 885/2013 (services d'informations concernant le stationnement pour camions) et (UE) n° 886/2013 (services de fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière). Il a fait valoir, à l'appui de sa requête, que ces deux actes dépassent les limites de la délégation de pouvoirs prévue par la directive 2010/40/UE et sont, par conséquent, contraires à l'article 290 du TFUE.

Insuffisance de l'approche verticale

La directive STI recense six actions prioritaires pour lesquelles des spécifications doivent être adoptées. Tandis que les trois premières spécifications adoptées portent sur des domaines relativement différents et distincts, les autres actions prioritaires contiennent des problématiques communes, par exemple des types communs de données à préciser, des questions communes en ce qui concerne l'accès et la disponibilité des données, la protection des données et la responsabilité. L'approche verticale découlant de la directive STI peut dès lors être complétée par des approches horizontales sur certaines de ces questions transversales. Cela pourrait concerner notamment les services d'informations en temps réel sur la circulation et les déplacements multimodaux, ou les mesures horizontales relatives au respect de la vie privée et à la protection des données.

Comme indiqué plus haut, pour certaines des autres actions (par exemple, les systèmes coopératifs), il est possible qu'une approche plus globale soit nécessaire pour résoudre les différentes questions (financement, normalisation, plus grande coordination des parties prenantes, gouvernance en matière de déploiement, etc.) qui sortent du champ d'application des spécifications envisageables.

Date d'expiration de la délégation

Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission jusqu'au 27 août 2017. La délégation de pouvoirs ayant été et demeurant un instrument souple et efficace pour finaliser l'adoption de spécifications relatives aux six actions prioritaires, il conviendrait de proroger ce délai pour répondre à la nécessité d'adopter des spécifications pour les autres actions (énumérées à l'annexe I de la directive STI).

3.3. Après l'adoption des spécifications

S'agissant de «eCall», les projets pilotes HeERO[40] et la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall[41] ont servi de cadre pour les échanges sur la mise en œuvre du règlement délégué «eCall». Pour les autres spécifications adoptées, il s'est avéré nécessaire de mieux structurer le suivi, dans les États membres, de la mise en œuvre des spécifications relatives aux services d'informations liées à la sécurité routière [action prioritaire c)] et aux informations concernant les aires de stationnement pour camions [action prioritaire e)].

[40] http://www.heero-pilot.eu

[41] http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

La Commission a donc organisé des réunions avec les experts des États membres en octobre 2013 et janvier 2014. Elle entend poursuivre et élargir ces échanges, notamment par l'intermédiaire d'une plateforme de collaboration spécifique (wik-ITS), afin de soutenir une interprétation commune des spécifications et l'échange des meilleures pratiques, et de partager les questions fréquemment posées.

La mise en œuvre des spécifications sera également facilitée par un financement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et du programme Horizon 2020, et par les initiatives/plateformes mises en place par les parties intéressées, telles que la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall, le groupe de travail du forum iMobility sur des applications sûres (SafeApps), les lignes directrices TISA sur la cartographie des événements de sécurité dans les normes DATEX/TPEG/RDS, la plateforme européenne pour les STI (projet financé au titre de l'appel RTE-T 2012) sur un nœud/point d'accès national DATEX et la qualité des SRTI etc.[42].

Ces mesures complémentaires permettront également d'évaluer l'opportunité de présenter des propositions en vue d'un déploiement dans un avenir proche.

4. RESSOURCES FINANCIERES UTILISEES ET REQUISES

Les spécifications en question ayant été adoptées relativement récemment, les ressources financières utilisées et requises sont estimées en fonction de la nécessité de moderniser les services existants et de la probabilité de leur déploiement dans les États membres.

Les projets pilotes préalables au déploiement de eCall, à savoir HeERO I et II, ont bénéficié d'investissements pour un montant total s'élevant à, respectivement, 9,4 et 4,3 millions d'euros (dont 4,7 millions et 2,1 millions d'euros de financement de l'Union européenne) au titre du programme pour la compétitivité et l'innovation (PIC), dont le champ d'application dépasse la simple mise en œuvre des spécifications. Des fonds supplémentaires seront nécessaires pour la mise à niveau des infrastructures de réception des appels d'urgence dans tous les États membres, selon les estimations figurant à l'annexe XIV de l'analyse d'impact relative au service eCall[43].

En ce qui concerne l'action prioritaire c), la collecte des données supplémentaires indispensables à la fourniture de services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière nécessite des investissements de départ (exemple: capteurs, systèmes CCTV, stations météorologiques, rapports relatifs au 112 ou rapports utilisateurs, données provenant de prestataires privés/véhicules en déplacement) et engendrera par la suite des coûts d'entretien, de fonctionnement et de remplacement. En fonction de divers paramètres (par exemple, longueur du réseau équipé, densité et type d'équipements, méthode et technique de collecte des données, équipements et données préexistants), les coûts de la collecte de données supplémentaires peuvent varier considérablement d'un État membre à l'autre, l'écart de coûts allant de 1 à 10 entre estimation basse et estimation élevée. Selon des estimations, l'exploitation du

[42] TISA: (Traveller Information Services Association – association des services d'information aux voyageurs); SRTI: informations minimales universelles sur la circulation, liées à la sécurité routière.

[43] http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

service d'information coûtera en moyenne 1,4 million d'euros par an pour un État membre ne disposant d'aucun service aujourd'hui[44].

En ce qui concerne l'action prioritaire e), les coûts qui seront supportés par les exploitants d'aires de stationnement pour camions et les autorités publiques pour la mise en œuvre à l'échelle de l'UE des spécifications communes sont estimés à 4 millions d'euros (fourniture de données statiques, mise en œuvre, gestion d'une base de données statiques et coûts pour les transporteurs). Des informations dynamiques seront très probablement diffusées dans un petit nombre de zones prioritaires (chaque zone comportant en moyenne 10 aires de stationnement), les coûts par zone prioritaire étant estimés à environ 2 millions d'euros pour des investissements initiaux et 0,2 million d'euros annuels d'exploitation, de maintenance et d'amortissement.[45]

Le dernier appel à propositions RTE-T lancé en décembre 2013 a offert l'occasion de soutenir des projets entrant dans le champ d'application de la directive STI. Les projets présentant un intérêt particulier sont ceux portant sur le déploiement des services STI de base le long de corridors européens, ainsi que les études portant sur des tests en grandeur réelle et les travaux préalables au déploiement, par exemple pour les systèmes coopératifs et la mise à niveau des centres de réception des appels d'urgence eCall. Le prochain appel à propositions relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui démarrera en 2014, fournira une occasion similaire.

À ce jour, les activités de normalisation ont bénéficié d'un soutien au titre du budget de l'UE, à hauteur de 165 000 euros pour le service «eCall» et de 1,338 million d'euros pour les systèmes coopératifs dans le cadre du mandat de normalisation M/453. Plusieurs sources de financement ont été utilisées pour la préparation et la maintenance des spécifications DATEX (étude, subvention, projets relevant du programme RTE-T) pour un montant total estimé à 1,4 million d'euros.

Des ressources financières supplémentaires, qui n'ont pas encore fait l'objet d'une estimation, seront nécessaires pour les autres aspects de normalisation énumérés dans le plan glissant pour la normalisation des TIC.

5. CONCLUSION

Jusqu'à présent, la directive STI s'est révélée un outil efficace pour l'adoption rapide de spécifications communes pour les trois premières actions prioritaires.

Les travaux relatifs aux spécifications pour les deux autres actions prioritaires (services d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'UE et services d'informations sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'UE) seront terminés avant la fin du programme de travail en 2015. En ce qui concerne les services de réservation d'aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions

[44] Pour de plus amples informations sur les coûts, se reporter à l'étude sur l'action prioritaire «Action C — Informations gratuites sur la sécurité routière - Rapport final», voir http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

[45] Pour de plus amples informations sur les coûts, se reporter à l'étude relative aux actions prioritaires e) et f) — Services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux — Rapport final http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

et les véhicules commerciaux, aucune autre action n'est requise dans un avenir proche.

Compte tenu de l’émergence de nouvelles tendances à long terme, évoquée dans le document de travail des services de la Commission sur le rapport sur l’état d’avancement et le réexamen du plan d’action pour les STI (par exemple, la production participative de données relatives au transport, la conduite semi-automatisée, le déploiement de systèmes coopératifs) et de l’opportunité de définir de nouvelles priorités, en plus des six actions prioritaires et des quatre domaines prioritaires déjà définis, et outre les éléments importants énumérés à l’annexe I de la directive STI, il apparaît nécessaire, dans un premier temps, de donner la priorité aux autres actions relevant du champ d’application actuel de la directive STI et de son plan d’action. Dans un deuxième temps, il faudra réfléchir à une éventuelle révision de la directive STI et du plan d’action qui l'accompagne, et commencer les travaux préparatoires à cette fin, en tenant compte de l'évolution technique constante des STI et en se fondant également sur les conclusions du document de travail des services de la Commission sur le rapport sur l’état d’avancement et le réexamen du plan d’action pour les STI.