Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

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)

(JO L 207 du 6.8.2010, p. 1)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Décision (UE) 2017/2380 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017	L 340	1	20.12.2017

▼B

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)

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) dans l'Union, en particulier au-delà des frontières entre les États membres, et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin.

2. La présente directive prévoit l'élaboration de spécifications en vue d'actions à mener dans les domaines prioritaires visés à l'article 2, ainsi que l'élaboration, le cas échéant, des normes nécessaires.

3. La présente directive s'applique aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport, sans préjudice des questions touchant à la sécurité nationale ou nécessaires dans l'intérêt de la défense.

Article 2

Domaines prioritaires

1. Aux fins de la présente directive, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

— I. l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements,

— II. la continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret,

— III. les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières,

— IV. le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

2. Le champ d'application des domaines prioritaires est précisé à l'annexe I.

Article 3

Actions prioritaires

Dans le cadre des domaines prioritaires, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes telles que celles prévues à l'annexe I:

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

▼B

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 gratuites pour les usagers;

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

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

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

Article 4

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. «systèmes de transport intelligents» ou «STI», les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport;

2. «interopérabilité», la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances;

3. «application STI», un instrument opérationnel pour l'application des STI;

4. «service STI», la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, le confort et/ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;

5. «prestataire de services STI», tout prestataire public ou privé d'un service STI;

6. «utilisateur de STI», tout utilisateur d'applications ou de services STI, notamment les voyageurs, les usagers vulnérables de la route, les usagers et les exploitants des infrastructures de transport routier, les gestionnaires de flottes et les opérateurs de services d'urgence;

7. «usagers vulnérables de la route», les usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que les motocyclistes et les personnes handicapées ou les personnes à mobilité et à orientation réduites;

8. «dispositif nomade», un dispositif de communication ou d'information portable qui peut être apporté dans le véhicule pour accompagner la conduite et/ou les opérations de transport;

▼B

9. «plate-forme», une unité embarquée ou non permettant le déploiement, la fourniture, l'exploitation et l'intégration d'applications et de services STI;

10. «architecture», la définition conceptuelle de la structure, du comportement et de l'intégration d'un système donné dans son environnement;

11. «interface», un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir;

12. «compatibilité», la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification;

13. «continuité des services», la capacité à assurer, dans toute l'Union, des services sans interruption sur les réseaux de transport;

14. «données routières», les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes ou leurs attributs réglementaires liés à la sécurité;

15. «données concernant la circulation», les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière;

16. «données concernant les déplacements», les données de base, telles que les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement;

17. «spécification», une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente;

18. «norme», une norme telle que définie à l'article 1er, point 6), de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques ([1]).

Article 5

Déploiement des STI

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les spécifications adoptées par la Commission conformément à l'article 6 s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'annexe II. Cela s'entend sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services STI sur son territoire. Ce droit s'entend sans préjudice de tout acte législatif adopté en vertu de l'article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa.

2. Les États membres s'efforcent également de coopérer dans les domaines prioritaires dans la mesure où aucune spécification n'a été adoptée.

([1]) JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

▼B

Article 6

Spécifications

1. La Commission adopte en premier lieu les spécifications nécessaires pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI dans le cadre des actions prioritaires.

2. La Commission se fixe pour objectif d'adopter les spécifications pour une ou plusieurs actions prioritaires, au plus tard le 27 février 2013.

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 ladite action prioritaire, après avoir réalisé une analyse d'impact comportant une analyse coûts-avantages.

3. Après avoir établi les spécifications requises pour les actions prioritaires, la Commission adopte des spécifications garantissant la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI pour d'autres actions dans les domaines prioritaires.

4. Le cas échéant, et en fonction du domaine dont relève la spécification, celle-ci comporte un ou plusieurs des types de dispositions suivants:

a) des dispositions fonctionnelles qui décrivent les rôles des différentes parties prenantes et le flux d'information entre elles;

b) des dispositions techniques qui fournissent les moyens techniques permettant de satisfaire aux dispositions fonctionnelles;

c) des dispositions organisationnelles qui décrivent les obligations des différentes parties prenantes en termes de procédures;

d) des dispositions relatives aux services qui décrivent les différents niveaux de services et leur contenu pour les applications et services STI.

5. Sans préjudice des procédures prévues par la directive 98/34/CE, les spécifications fixent, le cas échéant, les conditions dans lesquelles les États membres peuvent, après l'avoir notifié à la Commission, établir des règles supplémentaires pour la fourniture de services STI sur une partie ou l'ensemble de leur territoire, pour autant que ces règles ne fassent pas obstacle à l'interopérabilité.

6. Les spécifications reposent, le cas échéant, sur toute norme visée à l'article 8.

Les spécifications prévoient, le cas échéant, une évaluation de la conformité, conformément à la décision n° 768/2008/CE.

Les spécifications sont conformes aux principes énoncés à l'annexe II.

7. La Commission réalise une analyse d'impact, y compris une analyse coûts-avantages, préalablement à l'adoption des spécifications.

▼B

Article 7

Actes délégués

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les spécifications. La Commission adopte ces actes délégués selon les dispositions pertinentes de la présente directive, en particulier l'article 6 et l'annexe II.

2. Un acte délégué distinct est adopté pour chaque action prioritaire.

3. Les actes délégués visés au présent article sont soumis à la procédure visée aux articles 12, 13 et 14.

Article 8

Normes

1. Les normes requises pour assurer l'interopérabilité, la compatibilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI sont élaborées dans les domaines prioritaires et pour les actions prioritaires. À cet effet, la Commission, après avoir consulté le comité visé à l'article 15, demande aux organismes de normalisation compétents, conformément à la procédure prévue dans la directive 98/34/CE, de tout mettre en œuvre pour adopter lesdites normes dans les meilleurs délais.

2. Lorsqu'un mandat est délivré aux organismes de normalisation, il y a lieu d'observer les principes énoncés à l'annexe II ainsi que toute disposition fonctionnelle contenue dans une spécification adoptée conformément à l'article 6.

Article 9

Mesures non contraignantes

La Commission peut adopter des lignes directrices et d'autres mesures non contraignantes visant à faciliter la coopération des États membres dans les domaines prioritaires, conformément à la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 2.

Article 10

Règles relatives au respect de la vie privée, à la sécurité et à la réutilisation des informations

1. Les États membres veillent à ce que le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de l'exploitation des applications et services STI soit conforme aux règles de l'Union protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, en particulier la directive 95/46/CE et la directive 2002/58/CE.

2. En particulier, les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient protégées contre toute utilisation abusive, notamment les accès non autorisés, les modifications ou les pertes.

3. Sans préjudice du paragraphe 1, dans un souci de protection de la vie privée, l'utilisation de données anonymes est encouragée, le cas échéant, dans le cadre des applications et des services STI.

▼B

Sans préjudice de la directive 95/46/CE, les données à caractère personnel ne sont traitées que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications et des services STI.

4. En ce qui concerne l'application de la directive 95/46/CE, et notamment les catégories particulières de données à caractère personnel, les États membres veillent également à ce que soient respectées les dispositions relatives au consentement à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

5. La directive 2003/98/CE s'applique.

Article 11

Règles concernant la responsabilité

Les États membres veillent à ce que les questions se rapportant à la responsabilité, en ce qui concerne le déploiement et l'utilisation d'applications et de services STI visés dans les spécifications adoptées conformément à l'article 6, soient traitées en conformité avec le droit de l'Union, y compris en particulier la directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux ([1]), ainsi qu'avec la législation nationale pertinente.

▼M1

Article 12

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 27 août 2017. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 7 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 7 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le

([1]) JO L 210 du 7.8.1985, p. 29.

▼M1

Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

———————

▼B

Article 15

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité européen des STI (CES).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 16

Groupe consultatif européen sur les STI

La Commission établit un groupe consultatif européen sur les STI qui la conseille sur les aspects techniques et commerciaux du déploiement et de l'utilisation des STI dans l'Union. Ce groupe est 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.

Article 17

Rapports

1. Les États membres soumettent à la Commission au plus tard le 27 août 2011, un rapport sur leurs activités et projets nationaux concernant les domaines prioritaires.

2. Les États membres fournissent à la Commission, au plus tard le 27 août 2012, des informations sur les actions nationales envisagées en matière de STI au cours des cinq années suivantes.

Des lignes directrices relatives aux rapports des États membres sont adoptées conformément à la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 2.

3. À la suite du rapport initial, les États membres rendent compte tous les trois ans des progrès réalisés dans le déploiement des actions visées au paragraphe 1.

4. La Commission présente un rapport tous les trois ans au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la présente directive. Le rapport est assorti d'une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre, y compris pour ce qui est des ressources financières utilisées et nécessaires, des articles 5 à 11 et de l'article 16, et il évalue la nécessité de modifier la présente directive, le cas échéant.

▼M1

5. Conformément à la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 2, la Commission adopte un programme de travail, au plus tard le 27 février 2011. Le programme de travail comporte des objectifs et des délais pour sa mise en œuvre annuelle et propose, le cas échéant, les adaptations nécessaires.

La Commission actualise le programme de travail se rapportant aux actions visées à l'article 6, paragraphe 3, au plus tard le 10 janvier 2019 et avant chaque prorogation ultérieure de cinq années du pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 12, paragraphe 2.

▼B

Article 18

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 27 février 2012.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence, et sa formulation, sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 19

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 20

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

ANNEXE I

DOMAINES ET ACTIONS PRIORITAIRES

(visés aux articles 2 et 3)

— **Domaine prioritaire I: utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements**

Les spécifications et les normes pour une utilisation optimale des données routières, de circulation et de déplacement comprennent les éléments suivants:

1. Spécifications pour l'action prioritaire a)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services précis d'informations sur les déplacements multimodaux, sur la base:

— de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises et en temps réel sur les routes et la circulation aux fins des services d'informations sur les déplacements multimodaux, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports,

— de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI,

— de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation utilisées aux fins des informations sur les déplacements multimodaux,

— de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des informations sur les déplacements multimodaux.

2. Spécifications pour l'action prioritaire b)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services précis d'informations en temps réel sur la circulation, sur la base:

— de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises et en temps réel sur les routes et la circulation aux fins des services d'informations sur la circulation, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports,

— de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI,

— de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation utilisées aux fins des informations en temps réel sur la circulation,

— de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des informations en temps réel sur la circulation.

3. Spécifications pour les actions prioritaires a) et b)

3.1. La définition des exigences nécessaires pour que les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, le secteur privé, collectent les données routières et de circulation (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la

▼B

réglementation routière et les itinéraires recommandés, notamment pour les poids lourds) et qu'elles les communiquent aux prestataires de services STI, sur la base:

— de l'accès des prestataires de services STI aux données routières et de circulation existantes (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés) collectées par les autorités publiques compétentes et/ou le secteur privé,

— de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les prestataires de services STI,

— de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, par le secteur privé, des données routières et de circulation (par exemple, les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés),

— de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des services et applications STI utilisant ces données routières et de circulation.

3.2. La définition des exigences nécessaires pour que les données relatives aux routes, à la circulation et aux services de transports utilisées pour les cartes numériques soient précises et accessibles, si possible, aux fabricants de cartes numériques et aux prestataires de services de cartographie numérique, sur la base:

— de l'accès des fabricants de cartes numériques et des prestataires de services de cartographie numérique aux données existantes relatives aux routes et à la circulation, à inclure dans les cartes numériques,

— de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les fabricants et fournisseurs privés de cartes numériques,

— de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données relatives aux routes et à la circulation à inclure dans les cartes numériques,

— de la mise à jour en temps utile des cartes numériques par les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique.

4. Spécifications pour l'action prioritaire c)

La définition d'exigences minimales concernant les «informations universelles sur la circulation» liées à la sécurité routière fournies, si possible, gratuitement à tous les usagers, ainsi que leur contenu minimal, sur la base:

— de l'établissement et l'utilisation d'une liste type de situations liées à la sécurité routière («messages d'information universels sur la circulation»), qui devrait être communiquée aux utilisateurs de STI gratuitement,

— de la compatibilité des «messages d'information universels sur la circulation» et leur intégration dans les services STI pour des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements multimodaux.

— Domaine prioritaire II: continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret

Les spécifications et les normes pour la continuité et l'interopérabilité des services de gestion de la circulation et du fret, en particulier sur les RTE-T, comprennent les éléments suivants:

▼B

1. Spécifications pour d'autres actions

1.1. La définition des mesures nécessaires en vue de constituer une architecture-cadre des STI de l'Union, portant spécifiquement sur l'interopérabilité liée aux STI, la continuité des services et les aspects multimodaux, y compris par exemple une tarification interopérable multimodale, au sein de laquelle les États membres et leurs autorités compétentes, en coopération avec le secteur privé, pourront élaborer leur propre architecture STI relative à la mobilité au niveau national, régional ou local.

1.2. La définition des exigences minimales nécessaires pour la continuité des services STI, en particulier pour les services transfrontaliers, pour la gestion du transport de voyageurs entre les différents modes de transport, sur la base:

— de la facilitation des échanges électroniques de données et d'informations sur la circulation au-delà des frontières et, au besoin, d'une région à l'autre, ou entre zones urbaines et interurbaines, entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes,

— de l'utilisation de flux d'informations ou d'interfaces de circulation normalisés entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes.

1.3. La définition des exigences minimales nécessaires pour la continuité des services STI pour la gestion du transport de marchandises dans les corridors de transport et entre les différents modes de transport, sur la base:

— de la facilitation des échanges électroniques de données et d'informations sur la circulation au-delà des frontières et, au besoin, au niveau régional, ou entre zones urbaines et interurbaines, entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes,

— de l'utilisation de flux d'informations ou d'interfaces de circulation normalisés entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes.

1.4. La définition des mesures nécessaires à la réalisation d'applications STI (notamment la localisation et le suivi des marchandises durant leur transport et d'un mode de transport à l'autre) pour la logistique du transport de marchandises (eFreight), sur la base:

— de la possibilité, pour les développeurs d'applications STI, de disposer des technologies STI pertinentes et leur utilisation par ceux-ci,

— de l'intégration des résultats du positionnement dans les outils et les centres de gestion de la circulation.

1.5. La définition des interfaces nécessaires pour assurer l'interopérabilité et la compatibilité entre l'architecture STI urbaine et l'architecture STI européenne, sur la base:

— de l'accès des centres de contrôle urbains et des prestataires de services aux données concernant les transports publics, la planification des déplacements, la demande de transport, la circulation et le stationnement,

— de la facilitation de l'échange électronique de données entre les différents centres de contrôle urbains et les prestataires de services pour les transports publics ou privés et pour tous les modes de transport possibles,

— de l'intégration de toutes les données et informations pertinentes dans une architecture unique.

▼B

— **Domaine prioritaire III: applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières**

Les spécifications et les normes pour les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières comprennent les éléments suivants:

1. Spécifications pour l'action prioritaire d)

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union, notamment:

— la possibilité d'échanger les données obligatoires à partir des STI embarqués,

— la disponibilité, dans les centres de réception des appels d'urgence, du matériel nécessaire pour recevoir les données transmises par les véhicules,

— la facilitation des échanges électroniques de données entre les véhicules et les centres de réception des appels d'urgence.

2. Spécifications pour l'action prioritaire e)

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition de services d'information fondés sur les STI concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, en particulier sur les aires de service et de repos le long des routes, sur la base:

— de la disponibilité des informations sur le stationnement pour les utilisateurs,

— de la facilitation des échanges électroniques de données entre les aires de stationnement, les centres et les véhicules.

3. Spécifications pour l'action prioritaire f)

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition de services de réservation fondés sur les STI concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, sur la base:

— de la disponibilité des informations sur le stationnement pour les utilisateurs,

— de la facilitation des échanges électroniques de données entre les aires de stationnement, les centres et les véhicules,

— de l'intégration des technologies STI pertinentes dans les véhicules et les aires de stationnement afin de mettre à jour les informations sur la disponibilité des places de stationnement à des fins de réservation.

4. Spécifications pour d'autres actions

4.1. La définition des mesures nécessaires pour contribuer à la sécurité des usagers de la route en ce qui concerne leur interface homme-machine embarquée et l'utilisation de dispositifs nomades pour aider à la conduite et/ou au transport, ainsi que la sécurité de leurs moyens de communication embarqués.

4.2. La définition des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route vulnérables dans toutes les applications STI pertinentes.

4.3. La définition de mesures nécessaires à l'intégration de systèmes d'informations avancés d'aide à la conduite dans les véhicules et les infrastructures routières ne relevant pas du champ d'application des directives 2007/46/CE, 2002/24/CE et 2003/37/CE.

▼B

— **Domaine prioritaire IV: lien entre le véhicule et l'infrastructure de transport**

Les spécifications et les normes en ce qui concerne le lien à établir entre les véhicules et l'infrastructure de transport comprennent les éléments suivants:

1. Spécifications pour les autres actions

1.1. La définition des mesures nécessaires pour intégrer différentes applications STI sur une plate-forme embarquée ouverte, sur la base:

— de la définition d'exigences fonctionnelles relatives aux applications STI existantes ou prévues,

— de la définition d'une architecture de système ouvert qui définisse les fonctionnalités et les interfaces nécessaires pour assurer l'interopérabilité/l'interconnexion avec les systèmes et les installations de l'infrastructure,

— de l'intégration conviviale a posteriori d'applications STI nouvelles ou actualisées dans une plate-forme embarquée ouverte,

— de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption de l'architecture et les spécifications relatives à la plate-forme embarquée ouverte.

1.2. La définition des mesures nécessaires pour poursuivre le développement et la mise en œuvre de systèmes coopératifs (entre véhicules, entre le véhicule et l'infrastructure ou entre les infrastructures), sur la base:

— de la facilitation des échanges de données ou d'informations entre les véhicules, entre les infrastructures et entre le véhicule et l'infrastructure,

— de la possibilité, pour les parties respectives, véhicule ou infrastructure routière, d'échanger des données et informations pertinentes,

— de l'utilisation d'un format de message type pour l'échange de données ou d'informations entre le véhicule et l'infrastructure,

— de la définition d'une infrastructure de communication pour l'échange de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures et entre véhicule et infrastructure,

— de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption des architectures respectives.

▼B

ANNEXE II

PRINCIPES APPLICABLES AUX SPÉCIFICATIONS ET AU DÉPLOIEMENT DES STI

(visés aux articles 5, 6 et 8)

L'adoption de spécifications, l'émission de mandats concernant des normes et le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures:

a) **sont efficaces** — elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (tels que la réduction des embouteillages et des émissions polluantes, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le renforcement de la sûreté et de la sécurité, y compris pour les usagers de la route vulnérables);

b) **ont un rapport coût-efficacité satisfaisant** — elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;

c) **sont proportionnées** — elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;

d) **favorisent la continuité des services** — elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles et les villes avec les zones rurales;

e) **réalisent l'interopérabilité** — elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;

f) **respectent la compatibilité ascendante** — elles permettent d'assurer, le cas échéant, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans pour autant entraver le développement de nouvelles technologies;

g) **respectent les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants** — elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume du trafic et les conditions météorologiques pour le réseau routier;

h) **promeuvent l'égalité d'accès** — elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI;

i) **favorisent la maturité** — elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;

j) **apportent la qualité de la datation et du positionnement** — elles utilisent des infrastructures fondées sur les satellites ou toute autre technologie permettant d'atteindre des niveaux de précision équivalents aux fins des applications et des services STI qui requièrent des services de datation et de positionnement continus, précis et garantis dans le monde entier;

k) **facilitent l'intermodalité** — elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;

l) **respectent la cohérence** — elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation.