Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant 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»

COM(2008) 887 final – 2008/0263 (COD)

(2009/C 277/17)

Rapporteur: **M. ZBOŘIL**

Le 29 janvier 2009, le Conseil a décidé, conformément à l'article 95 du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

«Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant 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»

COM(2008) 887 final – 2008/0163 (COD).

La section spécialisée «Transport, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 15 avril 2009 (rapporteur: M. ZBOŘIL).

Lors de sa 453e session plénière des 13 et 14 mai 2009 (séance du 13 mai 2009), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 183 voix pour, 3 voix contre et 6 abstentions.

1. **Conclusions et recommandations**

1.1. Le CESE salue l'initiative de la Commission européenne et estime qu'il est indispensable de garantir l'existence d'un système de transport fiable, fonctionnel, efficace et sûr dans le secteur de la circulation routière (cela inclut également les services offerts dans ce domaine).

1.2. Le Comité approuve l'adoption, en vue de la mise en œuvre du plan d'action relatif à des systèmes de transport intelligents (STI), de la proposition de directive qui offre le cadre juridique nécessaire à la coordination du système de transport intelligent tout en conservant la souplesse indispensable au respect des principes de proportionnalité et de subsidiarité.

1.3. Afin de garantir la praticabilité du réseau d'infrastructures routières et la possibilité d'y circuler aisément, il est essentiel de disposer en permanence, sans interruption, d'informations et de données routières mises à jour, faisant état des événements ou des phénomènes qui limitent, en totalité ou en partie, à un point ou dans un secteur donné, la possibilité de circuler sur le réseau d'infrastructures. Les systèmes de transport intelligents doivent fournir en temps réel des informations précises, fiables et uniformes et les utilisateurs doivent bénéficier de la liberté de choisir.

1.4. Le CESE estime qu'il convient de mettre en place une structure standardisée commune présentant les phénomènes et les événements qui ont un impact sur la possibilité de circuler sur le réseau d'infrastructures routières ou la praticabilité de celui-ci ou encore sur la sécurité et la fluidité du trafic (tel que le système Alert-C). Il faut en outre définir un format commun XML pour l'échange de données concernant la situation du trafic et les informations sur la circulation. Doivent également être définis deux types de règles; d'une part celles selon lesquelles sera créé un réseau géoréférencé unique représentant les infrastructures routières afin de rendre possible une localisation numérique unique des phénomènes et événements, et d'autre part celles qui régiront les informations relatives au réseau routier, à ses composantes et à ses attenances.

1.5. Les données nécessaires, leur analyse et leur diffusion vers les utilisateurs finals concernés devraient circuler au sein du système sans accroître démesurément la charge de travail des conducteurs, et permettre au contraire d'améliorer le confort de ces derniers et, partant, de renforcer la sécurité routière.

1.6. Le CESE préconise que soit rapidement mise en place la structure des systèmes de transport intelligents au niveau national et qu'y soient intégrées des fonctions précisément définies. Il recommande en outre la création de normes minimales pour l'équipement des axes des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) en systèmes télématiques qui doivent remplir les fonctions concrètes nécessaires.

1.7. Le Comité souligne que pour la mise en place de cette infrastructure, l'on devrait compter sur un financement adéquat assuré par la Communauté, par les États membres ainsi que le secteur privé. Les frais d'exploitation devraient être couverts par des ressources provenant actuellement de taxes, de recettes fiscales ou des péages. Il convient en outre de définir plus précisément les exigences concernant les services centraux nationaux chargés de la collecte, de l'analyse, de la communication, de la publication, de la diffusion et de l'échange transfrontalier des données et des informations relatives à la circulation.

1.8. Les systèmes de transport intelligents reposent sur l'utilisation croissante d'un grand volume de données. Leur mise en œuvre requiert par conséquent le développement d'une vision à long terme prenant en compte non seulement les applications actuelles, mais également l'évolution future que pourraient connaître les systèmes, de même que le rôle et la responsabilité des divers acteurs concernés. Les systèmes de transport intelligents mis en place doivent dûment respecter la protection des données personnelles. La directive ainsi que le plan d'action doivent garantir la protection contre toute utilisation abusive grâce à des dispositions techniques, technologiques, organisationnelles ou juridiques conformes au droit communautaire et aux droits nationaux [1].

---

[1] Déclaration du Groupe de travail Article 29 concernant «la protection des personnes a l'égard du traitement des données à caractère personnel», WP 101, adoptée le 25 novembre 2004http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_fr.pdf

1.9. Le CESE recommande d'inclure dans le plan d'action des instruments adéquats pour la promotion des technologies modernes de l'information dans le secteur des transports, par exemple en prévoyant l'organisation de concours pour récompenser les voitures intelligentes.

2. **Introduction, documents de la Commission**

2.1. L'examen à mi-parcours du livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports laisse à penser que l'innovation jouera un rôle essentiel pour renforcer la durabilité (sécurité, rapport coût-efficacité, respect de l'environnement et continuité accrus) du transport routier, grâce notamment aux technologies d'information et de communication, et plus précisément aux STI.

2.2. Face à l'engorgement croissant de notre système de transport (le transport de marchandises par route devrait croître de 55 % et celui des passagers de 36 % d'ici à 2020) et compte tenu de la consommation d'énergie et des retombées environnementales néfastes qui en résultent (les émissions de CO_2 du transport augmenteront encore de 15 % d'ici à 2020), il convient d'élaborer une stratégie innovante pour satisfaire les exigences et les besoins grandissants du transport et de la mobilité. Étant donnée l'ampleur du défi, des mesures traditionnelles telles que l'expansion des réseaux de transport existants ne suffiront pas: de nouvelles solutions doivent donc être trouvées.

2.3. Cependant, l'adoption des systèmes de transport intelligents est plus lente que prévu et reste, d'une manière générale, fragmentaire. Il en résulte une multiplicité de solutions nationales, régionales et locales, sans harmonisation claire. Par conséquent, les STI ne peuvent pas contribuer efficacement à la réalisation des objectifs visés (en matière de politique des transports) et ne permettent pas de remédier aux difficultés croissantes du transport routier.

2.4. Les objectifs spécifiques sont notamment une plus grande interopérabilité des systèmes, la garantie d'un accès ininterrompu, la continuité des services et la mise en place d'un mécanisme de coopération efficace entre toutes les parties prenantes. Conformément au principe de subsidiarité, une directive (cadre) est considérée comme le meilleur moyen d'atteindre l'objectif poursuivi.

2.5. Néanmoins, les modalités techniques de mise en œuvre, c'est-à-dire les procédures et les spécifications, seront adoptées par la Commission, qui sera assistée par un comité composé de représentants des États membres. Sans préjudice des attributions de ce comité, la Commission créera un groupe consultatif européen sur les systèmes de transport intelligents réunissant des représentants des parties prenantes dans ce domaine (prestataires de services STI, associations d'usagers, opérateurs de transport et exploitants d'installations, secteur manufacturier, partenaires sociaux, associations professionnelles). Ce groupe sera chargé de la conseiller sur les aspects techniques et commerciaux de la mise en œuvre et du déploiement des systèmes de transport intelligents dans l'Union européenne. Ce groupe consultatif collectera et compilera les apports des instances existantes (forum eSafety, ERTRAC, etc.) aux discussions.

2.6. La présente proposition concerne les applications et services STI liés au transport routier, notamment leurs interfaces avec d'autres modes de transport. Un certain nombre de dispositions existent dans le secteur du transport routier, notamment la directive 2004/52/CE sur les systèmes de télépéage routier, le règlement (CE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. Une cohérence claire entre les travaux des comités pertinents sera assurée.

2.7. La proposition favorisera la réalisation de plusieurs objectifs (microéconomiques) de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi, notamment celui de faciliter la diffusion et l'utilisation effective de systèmes de transport intelligents. Elle contribuera également aux objectifs suivants:

— faciliter l'innovation sous toutes ses formes: transfert transfrontalier des connaissances relatives au déploiement des STI;

— étendre, améliorer et relier les infrastructures européennes, et achever les projets transfrontaliers prioritaires: évaluer l'intérêt de systèmes de tarification adaptés pour l'usage des infrastructures;

— encourager l'exploitation durable des ressources et renforcer les synergies entre la protection de l'environnement et la croissance, notamment en favorisant le développement de moyens permettant d'internaliser les coûts externes;

— accroître et améliorer l'investissement, en particulier des entreprises, dans la recherche et le développement: amélioration des conditions générales pour l'exploitation de solutions innovantes des systèmes de transport intelligents.

2.8. Le chapitre 4 de la communication sur l'écologisation des transports, adoptée par la Commission en juillet 2008 (COM 2008(433)), prévoit un plan d'action relatif à des systèmes de transport intelligents pour le secteur routier, accompagné d'une initiative législative exposant une stratégie commune visant à commercialiser les technologies existantes et à en favoriser l'utilisation. De plus, grâce à une meilleure exploitation des infrastructures existantes, moins d'installations nouvelles seront nécessaires, ce qui évitera les problèmes de fragmentation des habitats et d'imperméabilisation des sols.

2.9. La présente proposition s'inscrit également dans le droit fil de la stratégie de développement durable de l'UE puisqu'elle aborde plusieurs des questions clefs qui, lors du réexamen de 2005, ont été classées parmi les thèmes nécessitant une impulsion plus forte. La résolution de ces questions vise un objectif commun: accroître la durabilité des transports, par exemple en améliorant la gestion de la demande et en divisant par deux le nombre de morts sur les routes d'ici à 2010 (par rapport aux niveaux de 2000). D'autres questions seront traitées indirectement, par exemple la réduction de la consommation d'énergie dans l'Union européenne, ce qui permettra également de limiter les effets du changement climatique. De plus, la proposition favorise la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes (systèmes de navigation).

2.10. La proposition de directive fixe un cadre pour la mise en œuvre du plan d'action sur les systèmes de transport intelligents. Les obligations qu'elle impose aux États membres reposeront sur des spécifications communes que la Commission établira dans le cadre de la procédure de comitologie pour assurer le déploiement coordonné de STI interopérables dans l'Union européenne. La Commission sera assistée dans ses travaux par un comité européen des systèmes de transport intelligents, qui servira également d'enceinte pour l'échange d'informations avec les États membres. La proposition de plan d'action sur les STI définit des domaines prioritaires pour accélérer le déploiement coordonné des applications et services STI dans l'ensemble de l'Union européenne.

2.11. Le plan d'action se fonde sur une série d'initiatives en cours de la Commission européenne, et notamment le plan d'action pour la logistique du transport de marchandises ([2]), le plan d'action sur la mobilité urbaine ([3]), le déploiement de Galileo ([4]), le paquet «écologisation des transports» ([5]), l'initiative i2010 sur les véhicules intelligents ([6]), l'initiative eSafety ([7]), le septième programme-cadre pour la recherche et le développement technologique ([8]), l'initiative eCall ([9]), les plateformes technologiques européennes ([10]) et leurs programmes stratégiques de recherche, et l'initiative CARS 21 ([11]).

3. **Observations générales**

3.1. Le CESE salue l'initiative de la Commission européenne et estime qu'il est indispensable de garantir l'existence d'un système de transport fiable, fonctionnel, efficace et sûr dans le secteur de la circulation routière (cela s'applique également aux services offerts dans ce domaine). Le déploiement coordonné des systèmes de transport intelligents permettra de garantir, dans les meilleurs délais et avec la plus grande envergure possible, la faculté de circuler sur le réseau d'infrastructures routières ou la praticabilité de celui-ci dans les différents États membres et dans l'ensemble de l'UE.

3.2. Le Comité approuve l'adoption, en vue de la mise en œuvre du plan d'action relatif à des systèmes de transport intelligents, de la proposition de directive qui offre le cadre juridique nécessaire à la coordination du système de transport intelligent tout en conservant la souplesse indispensable au respect des principes de proportionnalité et de subsidiarité.

3.3. Il est essentiel d'atteindre les objectifs de la directive proposée, notamment lorsqu'il s'agit de garantir une plus grande fonctionnalité, fiabilité, efficacité et sécurité du transport routier, afin d'instaurer un climat économique et social plus stable dans chacun des États membres mais aussi dans l'ensemble de l'UE. Le déploiement des STI aura un impact sur le développement des régions, notamment là où le volume de marchandises dépasse les capacités de transport du réseau routier existant. Lors de la mise en œuvre de la directive et du plan d'action, les régions devraient jouer un rôle significatif en échangeant leurs expériences et en partageant les résultats obtenus.

3.4. La directive ne contient pas de disposition détaillée garantissant le déploiement effectif des STI sur le réseau routier des différents États membres par le biais de mécanismes de contrôle concrets, pas même lorsque sont en jeu le financement fourni par la Commission et les projets mentionnés précédemment (EasyWay, etc.)

3.5. Afin de garantir la praticabilité du réseau d'infrastructures routières et la possibilité d'y circuler aisément, il est essentiel de disposer en permanence, sans interruption d'informations et de données routières mises à jour, faisant état des événements ou des phénomènes qui limitent, en totalité ou en partie, à un point ou dans un secteur donné, la possibilité de circuler sur le réseau d'infrastructures.

3.6. Les systèmes de transport intelligents doivent fournir en temps réel des informations fiables, uniformes et suffisamment précises; ils doivent décrire la situation du transport intermodal et les utilisateurs doivent bénéficier de la liberté de choisir entre les différents modes de transport proposés.

3.7. Les systèmes de transport intelligents reposent sur l'utilisation croissante d'un grand volume de données. Leur mise en œuvre requiert par conséquent le développement d'une vision à long terme prenant en compte non seulement les applications actuelles, mais également l'évolution future que pourraient connaître les systèmes, de même que le rôle et la responsabilité des divers acteurs concernés. Pour ce qui est de la protection de la vie privée, le traitement des informations relatives aux personnes identifiées devrait obéir à des dispositions juridiques et techniques garantissant que la transmission des données personnelles ne pourra être effectuée qu'à des fins clairement et légalement définies, conformément au cadre juridique communautaire et aux différentes lois nationales.

3.8. L'exigence essentielle porte sur la garantie systématique de l'anonymat des données auprès du fournisseur de base. Le groupe consultatif doit coopérer avec le contrôleur européen de la protection des données et le consulter sur ces questions; il convient d'envisager que le contrôleur soit directement représenté au sein du groupe consultatif.

3.9. Le système de navigation par satellite Galileo ne devrait pas jouer un rôle exclusif, il convient au contraire d'ouvrir la voie à une coopération avec l'ensemble des systèmes de navigation accessibles.

3.10. Afin de garantir la disponibilité et l'échange d'informations et de données routières concernant la restriction partielle ou totale de la possibilité de circuler sur le réseau routier et de la praticabilité de celui-ci, il convient d'unifier, à l'échelle européenne, la structure standardisée et le format commun XML d'échange de données présentant les phénomènes et les événements qui limitent la possibilité de circuler, la praticabilité du réseau, sa sécurité ou encore la fluidité du trafic.

3.11. Une autre condition importante est l'unification des paramètres de création du réseau géoréférencé unique représentant les infrastructures routières afin de rendre possible une localisation numérique unique et un enregistrement des phénomènes et événements, mais aussi des informations relatives au réseau routier, à ses composantes et ses attenances. Pour cela, il conviendrait de mettre à profit les meilleures pratiques expérimentées jusqu'à présent par les États membres. Les systèmes de gestion de la chaussée relèvent également de cet enjeu qu'est le maintien permanent du réseau routier en bon état technique.

([2]) COM(2007) 607.
([3]) La Commission européenne doit présenter ce document dans le courant de l'année 2009.
([4]) http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_fr.htm.
([5]) COM(2008) 433.
([6]) COM(2007) 541.
([7]) http://www.esafetysupport.org.
([8]) http://cordis.europa.eu/fp7/home_fr.html.
([9]) http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.
([10]) http://cordis.europa.eu/technology-platforms.
([11]) COM(2007) 22.

3.12. Les données nécessaires, leur analyse et leur diffusion vers les utilisateurs finals concernés devraient circuler au sein du système sans accroître démesurément la charge de travail des conducteurs, et permettre au contraire d'améliorer le confort de ces derniers et, partant, de renforcer la sécurité routière, notamment en tenant compte du vieillissement de la population. La directive devrait donc prévoir un support d'information destiné aux utilisateurs des STI afin que la fonctionnalité, l'efficacité et la sécurité du système de transport soient renforcées au maximum tout en réduisant autant que se peut la fréquence des accidents.

3.13. Les STI englobent également les systèmes d'information utilisés par les services de police, les pompiers, les secouristes, les gestionnaires du réseau routier, les services météorologiques ainsi que par les conducteurs. Les informations et les données obtenues grâce à ces systèmes doivent faire partie intégrante des renseignements relatifs au réseau de transport.

3.14. Outre les processus permettant d'améliorer la praticabilité du réseau routier et la possibilité d'y circuler, il est essentiel de continuer à développer des voies de communication grâce à la construction (surtout dans les endroits où le réseau routier n'est pas encore présent), la remise en état et la réparation. Cela permettra de doter le réseau d'une capacité d'accueil suffisante par rapport aux caractéristiques des différents territoires, aux conditions de vie, etc. Les STI doivent être intégrés non seulement aux infrastructures des RTE-T nouvellement construites, mais également au réseau routier existant.

4. **Observations spécifiques**

4.1. La directive et le plan d'action devraient définir des objectifs concrets, qui semblent pouvoir être atteints dans une première phase par l'ensemble des États membres:

— garantir la collecte et l'analyse au niveau national des données et des informations ayant trait à la situation du trafic sur le territoire de l'État membre;

— assurer l'échange transfrontalier des données et des informations relatives à l'état de la circulation sur le réseau RTE-T en temps réel;

— permettre aux conducteurs de disposer gratuitement de services d'information de base au titre d'un service public.

4.2. Dans le cadre de ces processus, les informations et les données relatives aux points ou aux secteurs du réseau routiers où la circulation est partiellement ou totalement bloquée voire impraticable visent à:

— vérifier et contrôler les mécanismes qui permettent de supprimer ou de résoudre les problèmes à l'origine de l'engorgement du trafic ou de l'impraticabilité des voies afin d'y remédier de manière définitive;

— informer l'ensemble des usagers du réseau routier (conducteurs de véhicules ordinaires, d'urgence, etc.) des endroits saturés ou impraticables, de la durée, de l'ampleur et des raisons du problème;

— gérer le trafic sur le réseau routier afin de garantir sa praticabilité ainsi que la possibilité d'y circuler en fonction des données disponibles concernant les perturbations de la circulation (gestion du trafic à un point précis du réseau, sur des itinéraires alternatifs, etc.);

— analyser les raisons pour lesquelles se répètent certains phénomènes qui limitent la praticabilité du réseau routier et la possibilité d'y circuler à certains points ou dans des secteurs donnés. L'objectif est de proposer et de mettre en œuvre des dispositions qui en limiteront ou empêcheront l'apparition.

4.3. Les propositions ne définissent pas les fonctions que devraient remplir les STI et n'indiquent même pas une date à laquelle les experts se prononceront à ce sujet. Il s'agit de documents d'ensemble, trop généraux, ce qui peut avoir pour effet le développement d'une approche non unifiée, relative à des responsabilités ou des domaines connexes.

4.4. Le Comité propose par conséquent de définir certaines fonctions des systèmes de transport intelligents comme suit:

4.4.1. Les systèmes spécifiques: ils permettent de collecter les informations et de les analyser au titre des responsabilités des autorités, organisations et institutions impliquées (police, pompiers, services de secours, etc.); certaines caractéristiques de ces données brutes peuvent être utilisées afin de mieux connaître la situation du trafic en temps réel.

4.4.2. La collecte des données et des informations grâce aux applications télématiques: elle permet de suivre certaines caractéristiques précises des divers éléments des systèmes de transport intelligents dans des secteurs précis du réseau routier.

4.4.3. La gestion du trafic et le guidage: à partir de l'évaluation d'informations concrètes et de données recueillies automatiquement ou bien suite à l'intervention de l'opérateur, les systèmes de transport intelligents gèrent le trafic dans un secteur donné du réseau routier à l'aide d'outils adaptés (panneaux à message variable indiquant des injonctions ou des interdictions, flèches ou signalisations lumineuses, etc.).

4.4.4. La surveillance: grâce aux systèmes de caméras partagées, les autorités, organisations et institutions compétentes peuvent visualiser et suivre le trafic routier.

4.4.5. La diffusion d'informations: les informations et les données relatives la restriction partielle ou totale de la possibilité de circuler sur le réseau routier et de la praticabilité de celui-ci sont publiées ou communiquées afin d'être accessibles à l'ensemble des clients et des utilisateurs du réseau routier. La diffusion d'informations s'effectue par le biais de médias de base accessibles et de technologies de l'information; elle est effectuée par des sociétés publiques ou privées, et le conducteur peut y recourir soit avant le déplacement, soit au cours de celui-ci.

4.4.6. Le contrôle et la répression: les systèmes télématiques permettent de vérifier que les conducteurs respectent certaines obligations (acquittement des droits de péage ou autres) ainsi que la réglementation routière; les infractions les plus graves peuvent être sanctionnées (il s'agit par exemple du non respect des vitesses maximales, des feux de signalisation, du poids total roulant autorisé, ou du vol de voitures) conformément aux lois de l'État membre concerné et de leur éventuelle harmonisation au niveau communautaire ([12]).

4.4.7. Le contrôle opérationnel technique: les systèmes télématiques garantissent également le contrôle de la fiabilité opérationnelle des différents éléments du système. Il permet notamment l'identification automatique des problèmes et le déclanchement de procédures progressives ou de sauvegarde.

4.5. Le CESE recommande par ailleurs que soient définies des normes européennes minimales (ou que soit établie une liste d'exemples) afin d'équiper les voies de communication appartenant aux RTE-T de systèmes télématiques de base permettant de collecter les informations, de surveiller et de gérer le trafic, tels que:

— un système de caméras de surveillance,

— des méthodes de suivi de la situation du trafic, de détection des engorgements et de comptage des véhicules;

— des systèmes de panneaux à message variable et des dispositifs d'informations routières;

— un système d'information météorologique routière,

— une gestion dynamique des axes routiers,

— un système de secours.

4.6. À partir de ces systèmes et des informations provenant des systèmes spécifiques, l'on peut évaluer en temps réel la possibilité de circuler sur le réseau routier, la praticabilité de celui-ci, ainsi que la durée du trajet nécessaire pour atteindre les principales destinations.

4.7. Le CESE met en garde contre les difficultés que pourrait poser le post-équipement de véhicules avec le matériel spécifique des systèmes de transport intelligents; la structure des systèmes doit garantir la compatibilité nécessaire. La structure et les systèmes des véhicules doivent être conçus dans le cadre de plates-formes ouvertes. Cela s'applique non seulement aux systèmes et aux technologies, mais également aux services qu'ils permettent de fournir.

4.8. Il ne fait aucun doute que les systèmes de transport intelligents bénéficieront des nombreuses technologies – de l'information ou autres – dont nous disposons aujourd'hui; l'approche coordonnée adoptée par l'UE devrait également comporter une énumération des secteurs ciblés qu'il conviendra de développer jusqu'à ce qu'ils deviennent concrètement applicables. Il est également important de pouvoir compter sur un financement adéquat assuré par la Communauté, par les États membres ainsi que le secteur privé. Les investissements et les frais d'exploitation devraient être couverts par des ressources provenant de taxes existantes, de recettes fiscales ou des péages.

4.9. Dans les différents domaines clefs du plan d'action, les propositions de la Commission européenne introduisent en outre un certain nombre de dispositions pratiques relatives au déploiement des STI. Au cours de ces mêmes périodes, il sera naturellement indispensable de consacrer le temps nécessaire à la formation des utilisateurs finals que sont les conducteurs et à leur familiarisation avec les différents éléments du système. Il s'agira notamment de favoriser la publicité et l'éducation du public afin de l'habituer à ces technologies modernes, et ce même en ayant recours à des techniques de promotion inhabituelles (par exemple en soutenant le développement des véhicules intelligents et en organisant un concours européen afin de récompenser les meilleurs d'entre eux).

Bruxelles, le 13 mai 2009.

Le Président
du Comité économique et social européen
Mario SEPI

([12]) Avis du CESE sur la Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière, rapporteur: M. SIMONS, 17.9.2008, JO C 77 du 31.3.2009, p. 70-72.