

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 10 du 26 février 2015

TEXTE SIGNALE

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL N° 2010/40/UE
concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et
d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Du 7 août 2010

DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES.

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL N° 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Du 7 août 2010

NOR

Pièce(s) Jointe(s) :

Deux annexes.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 101-3.3.2.3.1

Référence de publication : L 207/1 - Journal officiel de l'Union européenne - 6 août 2010 ; signalé au BOC 10/2015.

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

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)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) L'augmentation du volume du transport routier dans l'Union conjuguée à la croissance de l'économie européenne et des demandes des citoyens en matière de mobilité constitue la cause principale de l'engorgement croissant des infrastructures routières et de la hausse de la consommation d'énergie, et constitue une source de problèmes environnementaux et sociaux.

(2) La réponse à ces défis majeurs ne saurait se limiter à des mesures traditionnelles, telles que l'élargissement des infrastructures routières existantes. L'innovation aura un rôle de premier plan à jouer dans l'élaboration de solutions adaptées à l'Union.

(3) Les systèmes de transport intelligents (STI) sont des applications avancées qui, sans pour autant comporter de processus intelligent à proprement parler, visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à la gestion de la circulation et permettent à différents utilisateurs d'être mieux informés et de faire un usage plus sûr, plus coordonné et plus «intelligent» des réseaux de transport.

(4) Les STI associent les télécommunications, l'électronique et les technologies de l'information à l'ingénierie des transports afin de planifier, concevoir, exploiter, entretenir et gérer les systèmes de transport. L'application des technologies de l'information et de la communication au secteur du transport routier et à ses interfaces avec d'autres modes de transport contribuera grandement à améliorer les performances environnementales, l'efficacité, notamment énergétique, la sécurité et la sûreté du transport routier, y compris le transport de marchandises dangereuses, la sécurité publique, et la mobilité des passagers et des marchandises, tout en assurant le bon fonctionnement du marché intérieur et en améliorant les niveaux de la compétitivité et de l'emploi. Cependant, les applications STI devraient s'entendre sans préjudice des questions touchant à la sécurité nationale ou qui sont nécessaires dans l'intérêt de la défense.

(5) Les progrès réalisés dans le domaine de l'application des technologies de l'information et de la communication à d'autres modes de transport devraient maintenant se refléter dans l'évolution du secteur du transport routier, en vue notamment de renforcer l'intégration entre le transport routier et d'autres modes de transport.

(6) Dans certains États membres, des applications nationales de ces technologies sont déjà déployées dans le secteur du transport routier. Cependant, ce déploiement, parcellaire et non coordonné, rend impossible toute continuité géographique des services STI dans l'ensemble de l'Union et à ses frontières extérieures.

⁽¹⁾ JO C 277 du 17.11.2009, p. 85.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 23 avril 2009 (non encore parue au Journal officiel), position du Conseil du 10 mai 2010 (non encore parue au Journal officiel), position du Parlement européen du 6 juillet 2010 (non encore parue au Journal officiel).

- (7) Afin d'assurer un déploiement coordonné et effectif des STI dans l'ensemble de l'Union, il convient d'établir des spécifications, y compris, le cas échéant, des normes, qui définissent des dispositions et des procédures plus précises. Avant d'adopter des spécifications, la Commission devrait évaluer leur compatibilité avec certains principes définis à l'annexe II. Dans un premier temps, la priorité devrait être donnée aux quatre domaines principaux du développement et du déploiement des STI. À l'intérieur de ces quatre domaines, des actions prioritaires devraient être établies en vue de l'élaboration et de l'utilisation de spécifications et de normes. Au cours des étapes ultérieures de la mise en œuvre des STI, les infrastructures STI existantes déployées par un État membre donné devraient être prises en compte du point de vue du progrès technologique et des efforts financiers consentis.
- (8) Lorsqu'un acte législatif est adopté conformément à l'article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa, de la présente directive, il y a lieu de modifier en conséquence l'article 5, paragraphe 1, deuxième phrase.
- (9) Les spécifications devraient notamment prendre en considération et mettre à profit l'expérience et les résultats déjà acquis dans le domaine des STI, notamment dans le cadre de l'initiative «eSafety» lancée par la Commission en avril 2002. La Commission a créé le forum «eSafety» dans le cadre de cette initiative afin de susciter des recommandations pour soutenir le développement, le déploiement et l'utilisation des systèmes «eSafety», et d'en assurer la mise en œuvre.
- (10) Les véhicules qui sont utilisés principalement pour leur intérêt historique et qui ont été immatriculés à l'origine et/ou réceptionnés et/ou mis en service avant l'entrée en vigueur de la présente directive et de ses mesures d'exécution ne devraient pas être concernés par les règles et procédures énoncées par la présente directive.
- (11) Les STI devraient reposer sur des systèmes interopérables fondés sur des normes ouvertes et publiques, et accessibles sans aucune discrimination à tous les fournisseurs et utilisateurs d'applications et de services.
- (12) Le déploiement et l'utilisation des applications et services STI nécessitera le traitement de données à caractère personnel. Ce traitement devrait être effectué conformément au droit de l'Union, défini notamment par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données⁽¹⁾ et par la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques⁽²⁾. Il convient d'appliquer aux applications STI, entre autres, les principes de finalité, de proportionnalité et de limitation des données.
- (13) Il y a lieu d'encourager l'anonymisation comme l'un des principes visant à renforcer la protection de la vie privée des individus. En ce qui concerne les questions liées à la protection des données et au respect de la vie privée dans le domaine du déploiement des applications et services STI, la Commission devrait, le cas échéant, consulter également le Contrôleur européen de la protection des données et demander l'avis du groupe de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel institué par l'article 29 de la directive 95/46/CE.
- (14) Le déploiement et l'utilisation d'applications et de services STI, et notamment de services d'information sur la circulation et les déplacements, impliqueront le traitement et l'utilisation de données routières, de circulation et de déplacement qui figurent dans des documents détenus par des organes du secteur public des États membres. Il convient que ce traitement et cette utilisation respectent la directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public⁽³⁾.
- (15) Les spécifications devraient comporter, dans les cas qui s'y prêtent, des dispositions détaillées définissant la procédure qui régit l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de composants. Ces dispositions devraient être fondées sur la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits⁽⁴⁾, notamment en ce qui concerne les modules des différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité. La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁾ établit déjà un cadre pour la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces détachées ou de leur matériel connexe, et la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁶⁾ ainsi que la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁷⁾ établissent des règles concernant la réception par type des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des tracteurs agricoles ou forestiers et de leurs pièces détachées ou de leur matériel connexe. En conséquence, il serait redondant de prévoir l'évaluation de la conformité des équipements et des applications relevant du champ d'application de ces directives. Cependant, bien que lesdites directives s'appliquent aux équipements STI installés dans les véhicules, elles ne s'appliquent pas aux équipements et aux logiciels STI externes des infrastructures routières. S'agissant de ces derniers, les spécifications pourraient prévoir des procédures d'évaluation de la conformité, qui devraient être limitées aux éléments nécessaires dans chaque cas particulier.

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

⁽³⁾ JO L 345 du 31.12.2003, p. 90.

⁽⁴⁾ JO L 218 du 13.8.2008, p. 82.

⁽⁵⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 171 du 9.7.2003, p. 1.

- (16) En ce qui concerne les applications et services STI pour lesquels des services de datation et de positionnement précis et garantis sont nécessaires, il convient d'utiliser des infrastructures satellitaires ou toute technologie offrant un niveau de précision équivalent, telles que celles prévues dans le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes ⁽¹⁾ et dans le règlement (CE) n° 683/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relatif à la poursuite de la mise en œuvre des programmes européens de radionavigation par satellite (EGNOS et Galileo) ⁽²⁾.
- (17) Les technologies innovantes telles que les dispositifs d'identification par radiofréquence (RFID) ou EGNOS/Galileo devraient être utilisées pour la réalisation d'applications STI, notamment pour la localisation et le suivi des marchandises durant leur transport et d'un mode de transport à l'autre.
- (18) Les principales parties prenantes, telles que les prestataires de services STI, les associations d'utilisateurs de STI, les opérateurs de transport et les exploitants d'installations, les représentants du secteur manufacturier, les partenaires sociaux, les associations professionnelles et les collectivités locales, devraient avoir la possibilité de conseiller la Commission sur les aspects techniques et commerciaux du déploiement des STI dans l'Union. Pour cela, la Commission, en étroite coopération avec les parties prenantes et les États membres, devrait mettre sur pied un groupe consultatif sur les STI. Les travaux du groupe consultatif devraient être menés dans la transparence et leurs résultats devraient être mis à la disposition du comité institué par la présente directive.
- (19) Il y a lieu d'assurer des conditions uniformes d'exécution en vue de l'adoption de lignes directrices et de mesures non contraignantes visant à faciliter la coopération des États membres dans les domaines prioritaires des STI, en ce qui concerne les lignes directrices relatives aux rapports des États membres et en ce qui concerne un programme de travail.
- (20) Selon l'article 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission sont établis au préalable dans un règlement adopté conformément à la procédure législative ordinaire. Dans l'attente de l'adoption de ce nouveau règlement, la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽³⁾ continue d'être appliquée, à l'exception de la procédure de réglementation avec contrôle qui n'est pas applicable.
- (21) Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'adoption de spécifications. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.
- (22) Pour que l'approche soit coordonnée, la Commission devrait assurer la cohérence des travaux du comité institué par la présente directive et ceux du comité institué par la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté ⁽⁴⁾, du comité institué par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽⁵⁾, du comité institué par la directive 2007/46/CE, ainsi que du comité institué par la directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) ⁽⁶⁾.
- (23) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer le déploiement coordonné et cohérent de systèmes de transport intelligents interopérables dans l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et/ou le secteur privé et peut donc, en raison de ses dimensions et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (24) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer», les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

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.

⁽¹⁾ JO L 3 du 5.1.2005, p. 1.

⁽²⁾ JO L 196 du 24.7.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

⁽⁵⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

⁽⁶⁾ JO L 108 du 25.4.2007, p. 1.

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) 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;
- 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 1^{er}, 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.

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:
- des dispositions fonctionnelles qui décrivent les rôles des différentes parties prenantes et le flux d'information entre elles;
 - des dispositions techniques qui fournissent les moyens techniques permettant de satisfaire aux dispositions fonctionnelles;
 - des dispositions organisationnelles qui décrivent les obligations des différentes parties prenantes en termes de procédures;
 - 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.

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.

⁽¹⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

*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.

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.

*Article 12***Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 7 est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du 27 août 2010. 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.

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

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 13 et 14.

*Article 13***Révocation de la délégation**

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 7 peut être révoquée par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir s'efforce d'informer l'autre institution et la Commission, dans un délai raisonnable avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation ainsi que les motifs éventuels de celle-ci.

3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

⁽¹⁾ JO L 210 du 7.8.1985, p. 29.

Article 14

Objections aux actes délégués

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent émettre des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification.

Sur l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé de deux mois.

2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué, celui-ci est publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entre en vigueur à la date qu'il indique.

L'acte délégué peut être publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entrer en vigueur avant l'expiration de ce délai si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections à l'égard d'un acte délégué, celui-ci n'entre pas en vigueur. L'institution qui formule des objections à l'égard de l'acte délégué en expose les motifs.

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.

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.

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.

Fait à Strasbourg, le 7 juillet 2010.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

Le président

O. CHASTEL

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 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:

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.

— **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.

— **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 définit 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.

—

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.
-

