



CONSEIL DE L'UNION
EUROPÉENNE

FR

**Conclusions du Conseil sur
la communication de la Commission intitulée
"Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport
intelligents en Europe"**

*2935ème session du Conseil
TRANSPORTS, TELECOMMUNICATIONS et ENERGIE
Bruxelles, le 30 mars 2009*

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes:

"LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

VU:

- 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),
- 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,
- 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),
- 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,
- la communication de la Commission du 8 juillet 2008 intitulé "Écologisation des transports",
- la communication de la Commission du 22 juin 2006 intitulée "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne",

P R E S S E

- la communication de la Commission du 18 octobre 2007 intitulée "Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises",
- la communication de la Commission intitulée "Vers une mobilité plus sûre, plus propre et plus performante en Europe: premier rapport sur l'initiative "Véhicule intelligent"",
- la communication de la Commission intitulée "Programme d'action européen pour la sécurité routière - Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: Une responsabilité partagée",
- la communication de la Commission intitulée "i2010 – Une société de l'information pour la croissance et l'emploi",
- les communications de la Commission du 14 septembre 2005 et du 23 novembre 2006 intitulées respectivement "Deuxième communication "eSafety" - Le système "eCall" pour tous" et "Le système d'appel d'urgence eCall à nouveau sur le calendrier: plan d'actions (Troisième communication "eSafety")",
- la communication de la Commission du 15 février 2006 sur l'initiative "véhicule intelligent" – "Sensibilisation aux technologies de l'information et de la communication (TIC) pour des véhicules plus intelligents, plus sûrs et plus propres",
- le livre vert de la Commission en date du 25 septembre 2007 intitulé "Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine",
- la résolution 94/C 309/01 du Conseil du 24 octobre 1994 relative à la télématique dans le secteur des transports, la communication de la Commission du 4 novembre 1994 sur la télématique dans les transports et la résolution 95/C 264/01 du Conseil du 28 septembre 1995 relative au déploiement de la télématique dans le secteur des transports routiers,
- la communication de la Commission du 20 mai 1997 concernant une stratégie communautaire et un cadre de déploiement de la télématique routière en Europe et des propositions d'actions initiales, ainsi que les conclusions du Conseil "Transports" du 17 juin 1997 sur cette question,
- la recommandation de la Commission du 4 juillet 2001 relative à l'élaboration d'un cadre juridique et économique pour la participation du secteur privé au déploiement de services télématiques d'information routière et de déplacements (TTI) en Europe,

CONSIDÉRANT CE QUI SUIT:

- la mobilité est un facteur essentiel de la qualité de vie des citoyens européens et de la compétitivité de l'Union européenne et de ses États membres;
- il convient de s'employer sans relâche à améliorer la sécurité routière;
- le secteur des transports doit contribuer de manière significative à la lutte contre le changement climatique;
- un développement plus durable du secteur des transports contribuerait à réduire les dommages causés à l'environnement, ainsi que la congestion du trafic et les accidents;
- les systèmes de transport intelligents (STI) devraient contribuer pour une large part à la réalisation des objectifs de la politique durable en matière de transports au niveau local, national et européen, compte tenu des aspects liés à la multimodalité;
- les STI devraient contribuer au développement de services de transports efficaces, sûrs et écologiquement rationnels, créer des débouchés pour l'industrie européenne et renforcer sa compétitivité;

- le déploiement des STI peut avoir pour effet d'améliorer la mobilité urbaine, entraînant une réduction des encombrements, des émissions de CO2 et de la consommation d'énergie, notamment en encourageant des solutions de transport plus durables, telles que le tram, le métro, le train, le bus, le trolleybus, le covoiturage, etc.;
- pour pouvoir mettre pleinement à profit les STI, il faut que les nouveaux systèmes et applications présentent un niveau adéquat de compatibilité et d'interopérabilité avec les systèmes existants et de continuité des services proposés à l'utilisateur au niveau européen;
- les travaux en cours au sein des instances internationales compétentes devraient être pris en compte;
- le modèle commercial actuel de déploiement des STI dans les transports routiers en Europe, qui repose pour l'essentiel sur des initiatives privées, a ses limites; il est donc nécessaire que les secteurs privé et public coopèrent davantage;
- une approche communautaire intégrée associant action législative, normalisation et soutien financier a été mise en œuvre avec succès dans le cadre d'initiatives similaires faisant appel aux STI, telles que ERTMS, VTMIS/AIS et SIF;
- l'investissement dans le déploiement de services STI devrait stimuler l'innovation, est susceptible de créer des emplois de qualité et peut donner à court terme des résultats sur le plan économique et social qui revêtent une importance toute particulière dans le contexte économique et financier actuel;
- les travaux en cours sur le réseau routier transeuropéen dans le cadre du projet EasyWay constituent un point de départ pour la coordination du déploiement des STI dans l'Union européenne dans le secteur des transports routiers;
- le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, y compris, si nécessaire, sur des projets pilotes, dans le respect des principes suivants: subsidiarité, efficacité, rapport coût-efficacité, continuité géographique, interopérabilité et degré de maturité;
- la charge administrative devrait être maintenue à un minimum,

le CONSEIL:

- 1) ACCUEILLE AVEC SATISFACTION la communication de la Commission du 16 décembre 2008 intitulée "Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe" et PREND ACTE de la proposition de directive établissant un cadre pour le déploiement des STI dans le domaine du transport routier qui l'accompagne;
- 2) INVITE la présidence à convoquer, dans le cadre de l'examen de la proposition de directive STI, une session spéciale de travail afin de se pencher et de faire toute la clarté sur l'ensemble des actions spécifiques qui sont mentionnées dans le plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe, publié en décembre 2008;
- 3) SOUTIENT les objectifs généraux et, en principe, les priorités fixés par la Commission pour accélérer et coordonner le déploiement des STI dans l'UE;

- 4) ENCOURAGE la Commission à faciliter la mise en place d'un cadre réglementaire à l'échelle européenne, comprenant des spécifications en matière de compatibilité, d'interopérabilité et de continuité des services STI, ainsi que d'efficacité transfrontière, le cas échéant. Conformément au principe de subsidiarité, les décisions relatives au déploiement et à la mise en œuvre relèvent de la compétence des États membres et du secteur privé, selon le cas. Lors de la poursuite de la mise en œuvre des STI, les infrastructures STI existantes mises en place par les différents États membres devraient être prises en compte d'un point de vue du progrès technologique et d'efforts financiers consentis;
- 5) RECONNAÎT LA NÉCESSITÉ de continuer à recenser les entraves existantes et attendues au déploiement des STI dans l'UE et d'élaborer une stratégie à court, à moyen et à long terme qui permette de supprimer ces obstacles, en vue d'assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité des services STI par le biais, si nécessaire, de la réglementation, de la normalisation, de la recherche et du développement, de mesures incitatives et d'un soutien financier **communautaire au titre du cadre financier actuel**;
- 6) INSISTE sur la nécessité de développer, dans les modes de transport et entre ces derniers, des STI qui contribueront à la réalisation des objectifs de la politique durable en matière de transports, en tenant compte des aspects liés à la multimodalité;
- 7) INVITE la Commission et les États membres à accélérer leurs travaux visant à recenser et à supprimer tous les obstacles à la compatibilité, à l'interopérabilité et à la continuité des systèmes et des services STI et à définir des spécifications fonctionnelles en vue d'engager et de promouvoir une normalisation européenne et de faciliter les applications transeuropéennes, les objectifs poursuivis étant les suivants:
 - utilisation optimale, par les utilisateurs concernés, des données et des informations relatives aux routes, à la circulation et aux itinéraires;
 - transfert modal, comodalité et utilisation optimale des services STI dans le cadre du transport intermodal;
 - continuité des services STI de gestion du trafic et du fret dans les couloirs de transport européens et dans les conurbations;
 - renforcement de la sécurité routière;
 - intégration effective du véhicule dans les infrastructures de transport;
- 8) PREND NOTE du calendrier indicatif proposé par la Commission dans le plan d'action;
- 9) INVITE la Commission à étudier les possibilités de faire progresser les initiatives liées à la sécurité et à la qualité des déplacements des usagers vulnérables de la route et des personnes à mobilité réduite ou présentant des problèmes d'orientation;
- 10) dans ce contexte, CONSIDÈRE en particulier que les mesures ci-après devraient être prises en priorité, en améliorant l'intégration et la coordination des STI entre les différents modes de transport grâce à une coopération entre les secteurs public et privé:

10.1) définir les exigences nécessaires:

- i) pour que les usagers des STI disposent, par delà les frontières, d'informations exactes en temps réel sur la circulation et les déplacements;
- ii) pour que les données relatives aux routes et à la circulation soient collectées et qu'elles soient fournies aux prestataires de services STI, et que les mesures appropriées soient prises pour assurer la gestion des événements et des crises;
- iii) si possible, pour que les données existantes concernant les routes et la circulation qui sont accessibles et sont utilisées en vue d'élaborer des cartes numériques soient exactes et mises à la disposition des producteurs de cartes numériques et des prestataires de services; et
- iv) si possible, pour fournir gratuitement aux usagers des "messages d'information universels sur la circulation":
 - en particulier concernant les situations qui mettent en péril la sécurité routière (par exemple, encombrements, accidents);
 - et en définir le contenu minimal;

10.2) définir les exigences minimales/nécessaires pour la continuité des services STI destinés au fret et aux passagers dans les corridors de transport et dans les zones urbaines et interurbaines, ainsi qu'entre les différents modes de transport;

10.3) définir les mesures nécessaires pour:

- i) utiliser des technologies innovantes dans la réalisation d'applications STI pour la logistique du transport du fret;
- ii) promouvoir l'introduction harmonisée d'un système eCall interopérable à l'échelle européenne, fondé sur la coopération et l'établissement de normes appropriées;
- iii) définir l'architecture-cadre des STI européens, portant notamment sur l'interopérabilité liée aux STI, la continuité des services et les aspects multimodaux, 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;
- iv) améliorer la sécurité des usagers de la route en ce qui concerne leur interface homme-machine embarquée et l'utilisation de dispositifs nomades, ainsi que la sécurité de leurs moyens de communication embarqués;
- v) fournir des systèmes STI de réservation et d'information concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;
- vi) intégrer différentes applications STI sur une plateforme ouverte, donnant la possibilité d'équiper les véhicules d'un dispositif embarqué unique;
- vii) promouvoir le déploiement des systèmes avancés d'assistance au conducteur présentant le potentiel le plus élevé en termes de réduction des blessures et pertes de vies humaines;
- viii) mettre au point une norme concernant les interfaces ouvertes en vue de faciliter la communication à l'intérieur du véhicule, entre plusieurs véhicules, ainsi qu'entre les véhicules et l'infrastructure routière;
- ix) poursuivre le développement, l'essai et la mise en œuvre de systèmes coopératifs (entre véhicules et entre véhicules et infrastructure);

- 11) INVITE la Commission à traiter, d'ici 2011 au plus tard, les aspects relatifs à la sécurité et à la protection des données à caractère personnel liés au traitement des données par les applications et services STI, ainsi que les questions de responsabilité liées à l'utilisation des applications STI et notamment les équipements de sécurité embarqués;
- 12) ENGAGE la Commission à élaborer un ensemble d'outils d'aide à la décision pour faciliter les décisions concernant les investissements dans les applications et les services STI et à élaborer des orientations pour le financement public d'installations et de services STI;
- 13) dans le plein respect du principe de subsidiarité et dans le but d'éviter les dysfonctionnements, ENCOURAGE la Commission et les États membres à instituer un cadre de collaboration spécifique sur les STI avec la participation des administrations nationales, régionales et locales, ainsi que du secteur privé le cas échéant, afin de donner un degré de priorité élevé aux initiatives STI pour une mobilité régionale et urbaine durable;
- 14) DEMANDE à la Commission, le cas échéant, d'élaborer et de confier un mandat de normalisation aux organismes de normalisation européens, en vue d'accélérer la mise au point de normes;
- 15) INVITE les organismes européens de normalisation à contribuer au déploiement des STI et à accélérer leurs travaux sur la définition de normes et spécifications techniques pour des STI interopérables et compatibles au niveau européen;
- 16) INVITE la Commission à se fonder sur les objectifs de la politique des transports pour élaborer une méthode de financement de l'infrastructure liée aux STI, comportant une analyse des incidences financières en général et pour chaque action, par exemple par le biais d'une analyse d'impact des STI. Cette méthode devrait guider les États membres et la Commission pour le financement de nouvelles infrastructures STI ou l'amélioration d'infrastructures existantes;
- 17) INVITE la Commission, en consultation avec les États membres et l'industrie, à renforcer le cadre existant relatif à la sécurité de l'interface homme-machine, qui couvre notamment les systèmes d'information embarqués et les dispositifs nomades;
- 18) ENCOURAGE la Commission à favoriser la collaboration au niveau international sur les questions liées aux STI et à prendre les mesures appropriées;
- 19) ENCOURAGE les secteurs public et privé à avoir recours, d'une manière efficace en termes de coûts, aux infrastructures satellitaires (telles que Galileo et EGNOS), aux fins des applications et services STI qui nécessitent une couverture mondiale et, de manière continue, une datation et un positionnement précis et garantis."