

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 16.12.2008  
COM(2008) 886 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION**

**Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe**

## COMMUNICATION DE LA COMMISSION

### Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe

#### 1. INTRODUCTION

La stratégie de Lisbonne renouvelée pour la croissance et l'emploi<sup>1</sup> vise à réaliser une croissance plus forte et durable et à créer des emplois plus nombreux et de meilleure qualité. En outre, l'examen à mi-parcours du livre blanc de 2001<sup>2</sup> souligne que l'innovation joue un rôle clé pour assurer l'existence d'une mobilité durable, efficiente et compétitive en Europe.

Dans ce contexte, il faut apporter des réponses à plusieurs grands problèmes pour que le système de transport européen joue pleinement son rôle en satisfaisant les besoins de mobilité de l'économie et de la société européennes:

- la congestion routière affecte le réseau routier dans une proportion estimée à 10 %, les coûts annuels correspondants étant de l'ordre de 0,9 à 1,5 % du PIB de l'UE<sup>3</sup>;
- le transport par la route représente 72 % des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports, avec une augmentation de 32 % de 1990 à 2005<sup>4</sup>;
- si le nombre de décès dus aux accidents de la route recule (-24 % depuis 2000 dans l'UE-27), leur nombre (42 953 décès en 2006) reste trop élevé de 6 000 unités par rapport à l'objectif d'une division par deux du nombre des décès entre 2001 et 2010<sup>5</sup>.

Ces problèmes se posent avec d'autant plus d'acuité que le transport de marchandises devrait croître de 50 % entre 2000 et 2020, et le transport de passagers de 35 % sur la même période<sup>6</sup>.

Les principaux objectifs politiques à adopter en conséquence doivent donc viser à rendre les transports et les déplacements

- moins polluants,
- plus efficaces, notamment du point de vue énergétique<sup>7</sup>, et
- plus sûrs.

---

<sup>1</sup> COM(2005) 24.

<sup>2</sup> COM(2006) 314.

<sup>3</sup> CEMT/ITF(2007): La congestion, un défi global: dimension de la congestion et perspectives dans les transports terrestres, maritimes et aériens.

<sup>4</sup> DG TREN(2008): Energy and transport in figures 2007/08 (énergie et transport en chiffres 2007-2008).

<sup>5</sup> Voir note de bas de page n° 4.

<sup>6</sup> Voir note de bas de page n° 2.

<sup>7</sup> COM(2006) 545.

Il apparaît toutefois clairement que compte tenu de l'importance des problèmes, les approches habituelles, notamment le développement de nouvelles infrastructures, ne permettront pas d'atteindre les résultats souhaités en temps voulu. Des solutions innovantes sont donc manifestement nécessaires afin que soient réalisés les progrès rapides qu'exige l'urgence des problèmes. Il est grand temps que le potentiel des systèmes de transport intelligents soit pleinement exploité et favorise l'émergence de résultats tangibles.

## **2. LES SYSTEMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS**

Les systèmes de transport intelligents résultent de l'application des technologies de l'information et de la communication aux transports. Les applications de ce type sont développées pour différents modes de transport ainsi que pour favoriser les interactions entre modes de transport (avec notamment les plateformes intermodales).

Dans le domaine du transport aérien, SESAR<sup>8</sup> servira de cadre à la mise en œuvre d'un système de gestion de trafic aérien de nouvelle génération. Les services d'information fluviale (SIF) sont mis en place sur les voies navigables afin de gérer l'utilisation de ces dernières et le transport des marchandises. Le réseau ferré recourt de plus en plus au système européen de signalisation ferroviaire ERTMS et aux applications télématiques au service du fret. Les systèmes SafeSeaNet et de suivi du trafic des navires et d'information VTMIS sont employés dans le domaine du transport maritime, où se mettent également en place les systèmes d'identification automatique AIS et d'identification et de suivi des navires à grande distance LRIT. En matière de transport routier, les systèmes de transport intelligents sont notamment employés pour la gestion et le contrôle du trafic, pour le télépéage et pour la navigation routière. Toutefois, pour le moment, il n'existe aucun cadre européen cohérent de ce type pour l'interconnexion entre la route et les autres modes de transport.

## **3. PORTEE**

Le présent plan d'action vise à accélérer et à coordonner le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) dans le domaine du transport routier, y compris en ce qui concerne les interfaces avec d'autres modes de transport.

Le plan d'action décrit six domaines d'action prioritaires. Un ensemble de mesures spécifiques et un calendrier précis sont définis pour chacun d'entre eux. La mise en place d'un cadre qui vise à réaliser ces actions et qui précise les procédures et les spécifications concernées nécessitera la mobilisation des États membres et d'autres parties prenantes.

Enfin, ce plan d'action aidera à coordonner les ressources et les instruments disponibles afin d'apporter une forte valeur ajoutée à l'Union européenne.

---

<sup>8</sup> SESAR: Single European Sky Air Traffic Management Research (programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen).

#### **4. POURQUOI UNE DEMARCHE COMMUNAUTAIRE POUR LES STI?**

Les STI peuvent avoir des effets très positifs sur l'efficacité, la durabilité, la sécurité et la sûreté des transports, tout en contribuant à la réalisation du marché intérieur de l'UE et des objectifs communautaires en matière de compétitivité.

En Europe, de nombreuses activités ont été menées dans ce domaine depuis les années 1980. Généralement, ces activités ont été centrées sur certains aspects précis, et notamment les transports non polluants et économes en énergie, la congestion routière, la gestion du trafic, la sécurité routière, la sûreté des transports commerciaux et la mobilité urbaine, leur mise en œuvre étant souvent non coordonnée et morcelée.

Une perspective européenne est donc nécessaire dans certains domaines pour éviter que les STI ne finissent par composer un assemblage disparate d'applications et de services et pour garantir la continuité géographique, l'interopérabilité des services et des systèmes et la normalisation. Les STI doivent favoriser la mise en œuvre d'applications paneuropéennes, garantir des données précises et fiables en temps réel et couvrir de manière appropriée tous les modes de transport.

##### **4.1. Écologisation des transports**

Les applications STI ont un rôle essentiel à jouer dans l'écologisation des transports<sup>9</sup>.

Sur certaines routes, des tarifs de péage différenciés mis en œuvre au moyen de systèmes de télépéage peuvent être utilisés pour influencer sur la demande de trafic.

Les applications STI pour la planification des trajets, les calculs d'itinéraire dynamiques et la conduite écologique contribuent également à réduire la congestion, la pression de la mobilité sur l'environnement et la consommation d'énergie.

Les «corridors verts pour les transports»<sup>10</sup> sont une initiative communautaire visant à promouvoir le concept de transport de marchandises intégré, qui consiste à combiner différents modes de transport pour offrir des alternatives plus respectueuses de l'environnement pour le transport à longue distance entre plateformes logistiques. L'utilisation de technologies STI avancées est indispensable pour réaliser cet objectif.

##### **4.2. Amélioration de l'efficacité des transports**

La production et la distribution des marchandises reposent sur l'existence de chaînes logistiques multimodales efficaces et d'un coût raisonnable dans l'ensemble de l'UE et au-delà, en particulier pour satisfaire des besoins de flux tendus. Les STI sont un élément central indispensable pour la gestion de telles chaînes logistiques en permettant notamment de gérer le flux physique des marchandises au moyen d'une chaîne électronique d'information (eFreight).

---

<sup>9</sup> COM(2008) 433: Communication sur l'écologisation des transports.

<sup>10</sup> COM(2007) 607.

Des services d'information en temps réel sur la circulation routière et les déplacements (RTTI), qui, de plus en plus, sont combinés à la navigation par satellite, sont désormais proposés de source privée et publique et favorisent la mobilité.

Dans de nombreuses parties de l'Europe, les STI fournissent d'ores et déjà un appui à la gestion du trafic urbain et interurbain en favorisant les échanges intermodaux aux principaux points nodaux et de transfert.

À plus long terme, des systèmes coopératifs basés sur des communications et des échanges d'informations entre véhicules, entre infrastructures et entre véhicules et infrastructures, ainsi que, le cas échéant, un positionnement et un service d'horloge RNSS<sup>11</sup>, feront la preuve de leur utilité.

### **4.3. Renforcer la sécurité et la sûreté de la route**

Les recherches et les premières applications ont montré la grande utilité des systèmes d'aide au conducteur tels que le contrôle électronique de stabilité, le régulateur de vitesse adaptatif, l'assistance latérale (avertissement de franchissement involontaire de ligne blanche et assistance au changement de voie), le radar anticollision, l'aide au freinage d'urgence et les autres applications telles que l'appel d'urgence embarqué, la détection de la baisse de vigilance, l'alerte de survitesse et le verrouillage du démarrage lié à l'alcoolémie. Le contrôle de stabilité électronique et l'appel d'urgence embarqué, à eux seuls, pourraient sauver jusqu'à 6 500 vies par an s'ils étaient pleinement déployés<sup>12</sup>.

Les systèmes récents de sécurité active et les systèmes avancés d'assistance au conducteur devraient être davantage utilisés dès lors qu'ils présentent des avantages avérés pour la sécurité des occupants des véhicules et des autres usagers de la route (notamment les usagers vulnérables). La déclaration de principes européenne concernant l'interface homme/machine<sup>13</sup> devrait être étendue pour tenir compte de la multiplication des appareils nomades.

Les systèmes de navigation, de positionnement et de suivi peuvent aider à suivre à distance, en cours de trajet, les véhicules et leurs marchandises, notamment les marchandises dangereuses et les animaux vivants. Ils peuvent également aider les conducteurs de camion à trouver des aires de stationnement sécurisées et à respecter les réglementations en vigueur en matière de temps de conduite et de repos, et préparer l'adoption d'une nouvelle génération de tachygraphes numériques.

### **4.4. La valeur ajoutée de l'UE en ce qui concerne le déploiement des STI**

Le potentiel des STI ne se matérialisera que s'ils sont déployés à l'échelon communautaire plutôt que d'une manière limitée et morcelée comme c'est le cas aujourd'hui. À cet égard, il est essentiel de supprimer les entraves existantes à ce déploiement. L'UE doit jouer un rôle bien défini dans ce contexte: elle doit créer un environnement qui permette le déploiement accéléré et coordonné des STI en

---

<sup>11</sup> Système mondial de radionavigation par satellite.

<sup>12</sup> COM(2007) 541.

<sup>13</sup> C(2008) 1742.

définissant des priorités politiques, en choisissant les composantes STI génériques susceptibles d'être utilisées en commun ou réutilisées et en s'accordant sur un calendrier explicite.

L'action communautaire peut contribuer directement à

- apporter des solutions à la complexité du déploiement des STI, qui dépend d'un grand nombre de parties et qui doit être coordonné à la fois géographiquement et entre les différents partenaires;
- encourager la pénétration sur le marché de services avancés de mobilité destinés aux particuliers, tout en promouvant les alternatives à l'usage de la voiture individuelle;
- favoriser les économies d'échelle pour que le déploiement des STI soit plus rentable, plus rapide et moins risqué;
- accélérer le déploiement des STI dans le domaine du transport routier et garantir la continuité des services dans l'ensemble de la Communauté;
- renforcer le rôle de premier plan des entreprises européennes du secteur des STI sur les marchés mondiaux en favorisant la fourniture de produits et de services innovants aux fabricants automobiles, aux entreprises de transport et de logistique et aux utilisateurs.

Pour atteindre ces objectifs, l'UE peut recourir à plusieurs instruments: soutien financier, initiatives de normalisation et mesures législatives et non législatives.

## 5. CONSULTATION

Le présent plan d'action a été élaboré sur la base de contributions obtenues grâce à une large consultation des parties prenantes. Ces contributions ont été recueillies de quatre manières: (i) des entretiens avec des parties concernées de haut niveau du secteur privé et public; (ii) des ateliers; (iii) un questionnaire internet; (iv) des discussions ciblées au sein de forums de parties prenantes.

Les entretiens ont permis de dégager plusieurs des exigences principales. Le déploiement des STI doit se conformer à une stratégie bien définie et les responsabilités doivent être clairement précisées, y compris le rôle de la coopération public-privé. Un groupe intersectoriel à haut niveau doit être établi pour coordonner les parties prenantes. La plupart des parties prenantes consultées estiment que l'Union européenne devrait assumer de plus larges responsabilités en ce qui concerne le déploiement futur des STI.

Parmi les principales priorités relevées, on peut citer la réduction de l'encombrement dans les corridors de fret et dans les villes, la promotion de la comodalité, les systèmes de sécurité embarqués, les informations en temps réel sur le trafic et le trajet et le développement d'une plateforme embarquée ouverte permettant l'intégration d'applications.

## 6. DOMAINES D'ACTION PRIORITAIRES ET MESURES CONNEXES

Les six domaines prioritaires proposés reposent sur les contributions des parties prenantes publiques et privées et supposent que les applications STI dont le déploiement est prévu à court ou moyen terme doivent être parvenues à maturité, suffisamment interoperables et susceptibles d'agir comme des catalyseurs dans l'ensemble de l'Europe.

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<sup>14</sup>, le plan d'action sur la mobilité urbaine<sup>15</sup>, le déploiement de Galileo<sup>16</sup>, le paquet «écologisation des transports»<sup>17</sup>, l'initiative i2010 sur les véhicules intelligents<sup>18</sup>, l'initiative eSafety<sup>19</sup>, le 7<sup>e</sup> programme-cadre pour la recherche et le développement technologique<sup>20</sup>, l'initiative eCall<sup>21</sup>, les plateformes technologiques européennes<sup>22</sup> et leurs programmes stratégiques de recherche, et l'initiative CARS 21<sup>23</sup>.

Les activités décrites dans le présent document ne sont pas une répétition ni une duplication de travaux existants. Elles visent au contraire à les compléter en maximisant les synergies et en mettant l'accent sur les points prioritaires, en faisant en sorte que ceux-ci soient traités d'une manière concertée.

### 6.1. Domaine d'action n° 1: Utilisation optimale des données relatives aux routes, au trafic et aux itinéraires

De nombreuses applications STI récentes dépendent d'informations exactes quant aux caractéristiques du réseau routier et aux règles de circulation (notamment voies en sens unique et limitations de vitesse). Si, jadis, l'essentiel de ces informations était fourni par les autorités publiques, la tendance actuelle va vers l'utilisation de sources commerciales. Lorsque la sécurité routière est en jeu, il est essentiel que ces informations soient validées et que tous les acteurs y aient accès d'une manière équitable afin de garantir une bonne gestion du trafic. Ceci concerne notamment la cartographie numérique et les processus afférents de collecte, de validation et de mise à jour en temps utile des données.

Des considérations similaires s'appliquent aux services qui fournissent (en temps réel) des informations sur le trafic et les itinéraires. Il faut notamment prendre en compte la notion de «message universel de trafic», à savoir des messages devant être fournis gratuitement à tous les usagers de la route en tant que service d'information public, la cohérence des informations provenant de sources diverses et la nécessité de respecter des exigences imposées par les opérations de gestion du réseau.

---

<sup>14</sup> COM(2007) 607.

<sup>15</sup> Adoption prévue en décembre 2008.

<sup>16</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_fr.htm)

<sup>17</sup> COM(2008) 433.

<sup>18</sup> COM(2007) 541.

<sup>19</sup> [www.esafetysupport.org](http://www.esafetysupport.org)

<sup>20</sup> [http://cordis.europa.eu/fp7/home\\_fr.html](http://cordis.europa.eu/fp7/home_fr.html)

<sup>21</sup> [www.esafetysupport.org/en/ecall\\_toolbox](http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox)

<sup>22</sup> <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>

<sup>23</sup> COM(2007) 22.



Les actions proposées sont les suivantes:

	Action	Date cible
1.1	<p>Définition de procédures pour la fourniture de <b>services d'information sur le trafic et les itinéraires en temps réel et à l'échelon européen</b>, couvrant notamment les aspects suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– la prestation de services d'informations sur le trafic par le secteur privé;</li><li>– la fourniture d'informations sur les règles de circulation par les autorités chargées des transports;</li><li>– l'accès garanti des autorités publiques aux informations relatives à la sécurité collectées par les entreprises privées;</li><li>– l'accès garanti des sociétés privées à des données publiques pertinentes.</li></ul>	2010
1.2	<p>Optimisation de la collecte et de la fourniture des <b>données relatives aux routes</b> et des plans de circulation, des règles de circulation et des itinéraires recommandés (notamment pour les poids lourds).</p>	2012

	Action	Date cible
1.4	Définition des spécifications des données et des procédures pour la prestation gratuite de <b>services minimum d'informations universelles sur le trafic</b> (y compris la définition de la collection de messages à fournir).	2012
1.5	Promotion du développement de systèmes nationaux de <b>planification d'itinéraires multimodaux de porte à porte</b> prenant dûment en considération les alternatives existantes en matière de transports publics et leurs interconnexions dans toute l'Europe.	2009 à 2012

## 6.2. **Domaine d'action n° 2: Continuité des services STI de gestion du trafic et des marchandises dans les corridors de transport européens et dans les agglomérations urbaines**

La nécessité de répondre aux besoins d'un trafic croissant, notamment dans les principaux corridors de transport et dans les agglomérations urbaines, tout en promouvant la durabilité environnementale et l'efficacité énergétique, exige de recourir à des solutions innovantes en matière de gestion des transports et du trafic. À cet égard, une gestion globale et dynamique des transports et du trafic est profitable au transport de marchandises, urbain et à longue distance, tout en améliorant la comodalité.

Les technologies STI sont essentielles pour l'introduction d'eFreight<sup>24</sup>, qui vise à fournir en ligne, de manière sécurisée, des informations sur la localisation et la condition des biens transportés (notamment en ce qui concerne les marchandises dangereuses et les animaux vivants) en cours de trajet. Ce concept peut être étendu à d'autres activités de la chaîne d'approvisionnement, avec notamment l'échange d'informations sur le contenu à des fins réglementaires ou commerciales par l'utilisation de technologies innovantes telles que l'identification par radiofréquence (RFID)<sup>25</sup> et l'exploitation des applications du système de positionnement par satellite EGNOS/Galileo. À l'avenir, ces évolutions pourraient aboutir à la mise en œuvre du concept de «cargo intelligent», qui consisterait, pour les marchandises, à être conscientes de leur identité, de leur contexte et de leur localisation, tout en étant connectées à une large gamme de services d'information.

Les montants des péages routiers sont de plus en plus basés sur différents paramètres tels que les dimensions du véhicule, ses niveaux d'émission, la distance parcourue ou le jour et l'heure. Les solutions STI recourant au positionnement par satellite et aux

<sup>24</sup> COM(2007) 607: Communication de la Commission – plan d'action pour la logistique du transport de marchandises.

<sup>25</sup> COM(2007) 96.

communications mobiles offrent de nouvelles possibilités de mise en œuvre de tels systèmes de péage et d'accès aux infrastructures et.

Les actions proposées sont les suivantes:

	<b>Action</b>	<b>Date cible</b>
2.1	Définition d'un ensemble commun de procédures et de spécifications pour garantir la <b>continuité des services STI</b> pour les passagers et les marchandises dans les corridors de transport et dans les zones urbaines et interurbaines. Ces travaux comprendraient notamment l'étalonnage et la normalisation des flux d'information de bout en bout, des interfaces, de la gestion du trafic et des itinéraires et, en particulier, de la planification des événements et des urgences.	2011
2.2	Identification des services STI dont le déploiement serait utile au transport des marchandises ( <b>eFreight</b> ) et élaboration de mesures appropriées pour passer du concept à la réalisation. Les applications de positionnement et de suivi des marchandises utilisant des technologies récentes telles que le RFID et les systèmes de positionnement EGNOS/Galileo bénéficieront d'une attention particulière.	2010
2.3	Soutien au déploiement plus général d'une <b>architecture-cadre des STI européens</b> actualisée et multimodale et définition d'une <b>architecture-cadre des STI</b> pour la <b>mobilité urbaine</b> , y compris une démarche intégrée couvrant la planification des itinéraires, la demande de transports, la gestion du trafic, la gestion des urgences, le montant des péages et l'utilisation des parcs de stationnement et des transports publics.	2010
2.4	Mise en œuvre de l'interopérabilité des systèmes de <b>télépéage routier</b> <sup>26</sup> .	2012/2014

### 6.3. Domaine d'action n° 3: Sécurité et sûreté routière

Les applications de sécurité et de sûreté routière basées sur les STI ont fait la preuve de leur efficacité, mais leur bénéfice global pour la société dépend du degré de leur déploiement. Les points qui requièrent une attention supplémentaire sont notamment la conception d'une interface homme/machine sûre (en se basant sur les travaux

<sup>26</sup> Directive 2004/52/CE.

effectués dans le cadre de l'élaboration de la «déclaration de principes européenne»), l'intégration des appareils nomades<sup>27</sup> et la protection des usagers vulnérables de la voie publique (notamment les personnes âgées). Les efforts pour promouvoir les meilleures pratiques dans ces domaines sont donc essentiels pour répondre aux problèmes.

La sûreté des systèmes de transports peut, elle aussi, être menacée. La sûreté des transports, et notamment la protection des voyageurs et des travailleurs du secteur des transports ainsi que des installations et des équipements de transport, doit être prise en considération, sans pour autant nuire à l'efficacité et à l'efficacité des opérations de transport.

Les actions proposées sont les suivantes:

	<b>Action</b>	<b>Date cible</b>
3.1	Promotion du déploiement de systèmes avancés d'assistance au conducteur et de systèmes STI de sécurité et de sûreté, y compris leur installation dans des véhicules neufs (par leur homologation) et, le cas échéant, dans des véhicules existants.	2009 à 2014
3.2	Soutien à la plateforme de mise en œuvre pour l'introduction harmonisée du système <b>eCall</b> <sup>28</sup> paneuropéen, y compris par des campagnes de sensibilisation, une mise à niveau des infrastructures des points d'accès aux services publics (PSAP) et l'évaluation de la nécessité d'une réglementation.	2009
3.3	Élaboration d'un cadre réglementaire concernant une <b>interface homme/machine</b> embarquée sûre et l'intégration d'appareils nomades, sur la base de la déclaration de principes européenne <sup>29</sup> sur les systèmes d'information et de communication embarqués sûrs et efficaces.	2010
3.4	Élaboration de mesures appropriées, y compris des orientations en matière de meilleures pratiques, concernant l'incidence des applications et des services STI sur la sécurité et le confort des <b>usagers vulnérables de la voie publique</b> .	2014

<sup>27</sup> Les appareils nomades sont des appareils de communication et d'information qui peuvent être embarqués dans le véhicule par le conducteur et utilisés en roulant: téléphones mobiles, systèmes de navigation, ordinateurs de poche, etc.

<sup>28</sup> COM(2005) 431, COM(2003) 542.

<sup>29</sup> C(2006) 7125.

3.5	Élaboration de mesures appropriées, y compris des orientations en matière de meilleures pratiques, sur les <b>aires de stationnement sécurisées</b> pour les camions et les véhicules commerciaux et sur les systèmes télématiques de stationnement et de réservation de places de stationnement.	2010
-----	---	------

#### 6.4. **Domaine d'action n° 4: Intégration des véhicules dans l'infrastructure de transports**

L'utilisation de composants et de systèmes STI est prévue par plusieurs instruments juridiques et accords volontaires applicables aux véhicules commerciaux ou privés. On peut notamment citer à cet égard les dispositions sur le transport des marchandises dangereuses et des animaux vivants, sur le tachygraphe numérique<sup>30</sup>, sur le télépéage et sur eCall. Pour le moment, la plupart de ces instruments et accords ont été élaborés indépendamment les uns des autres et les synergies ont donc été rares, même lorsque les besoins étaient identiques.

Une rationalisation et une harmonisation de ces applications au sein d'une structure cohérente et ouverte permettraient de réaliser des gains d'efficacité et de faciliter leur utilisation, de réduire les coûts et de les rendre plus extensibles. Les applications futures ou actualisées, par exemple celles des appareils nomades et celles recourant aux services de navigation et d'horloge par satellite, pourraient alors s'intégrer dans une telle structure sans qu'aucune adaptation supplémentaire ne soit requise. Cette architecture système ouverte se traduirait par une plateforme embarquée ouverte dont l'interopérabilité ou la possibilité d'interconnexion avec les systèmes et les équipements des infrastructures serait assurée. Une telle approche modulaire permettrait l'ajout ultérieur de fonctions concernant la sécurité à bord, la sécurité d'utilisation de l'interface homme/machine sûre, la mobilité personnelle, la logistique et l'accès aux informations multimodales, ainsi éventuellement que l'identification électronique du véhicule.

Cette plateforme devrait être introduite dans un premier temps dans les véhicules commerciaux. Des réactions positives à ces applications permettraient d'accélérer l'adoption d'applications STI intégrées dans les véhicules privés, favorisant ainsi la création d'un marché européen de produits et de services embarqués installés d'origine ou a posteriori.

Le développement de systèmes coopératifs basés sur l'échange d'informations et la communication entre véhicules et avec l'infrastructure routière connaît également des progrès rapides et doit bénéficier d'une promotion accrue.

Les actions proposées sont les suivantes:

---

<sup>30</sup> Règlement (CE) n° 2135/98.

	Action	Date cible
4.1	Adoption d'une <b>architecture de plateforme embarquée ouverte</b> pour la fourniture de services et d'applications STI, y compris des interfaces standard. Les résultats de ces travaux seraient soumis aux organismes de normalisation compétents.	2011
4.2	Développement et évaluation de <b>systèmes coopératifs</b> en vue de définir une approche harmonisée; évaluation des stratégies de déploiement, y compris les investissements dans les infrastructures intelligentes.	2010-2013
4.3	Définition des spécifications des communications entre infrastructures (I2I), entre véhicules et infrastructures (V2I) et entre véhicules (V2V) dans les systèmes coopératifs.	2010 (I2I) 2011 (V2I) 2013 (V2V)
4.4	Définition d'un <b>mandat à donner aux organismes de normalisation européens</b> aux fins de l'élaboration de normes harmonisées pour la mise en œuvre des STI, notamment en ce qui concerne les systèmes coopératifs.	2009-2014

#### 6.5. **Domaine d'action n° 5: Sécurité et protection des données et questions de responsabilité**

Le traitement des données (notamment personnelles et financières) dans les applications STI pose un certain nombre de problèmes car il met en jeu la protection des données à caractère personnel. Par ailleurs, l'intégrité, la confidentialité et la disponibilité des données doivent être garanties pour toutes les parties prenantes, et en particulier les citoyens. Enfin, l'utilisation des applications STI crée des exigences supplémentaires en ce qui concerne la responsabilité. Ces questions peuvent représenter une entrave majeure à une large pénétration de certains services STI s'il n'est pas démontré que les droits des citoyens sont pleinement protégés.

Les actions proposées sont les suivantes:

	Action	Date cible
5.1	Évaluer les aspects relatifs à la <b>sécurité</b> et à la <b>protection des données</b> à caractère personnel liés au traitement des données par les applications et services STI et proposer des mesures respectant pleinement le droit communautaire.	2011

5.2	Apporter des réponses aux problèmes de <b>responsabilité</b> liés à l'utilisation des applications STI et notamment des systèmes de sécurité embarqués.	2011
-----	---	------

## 6.6. Domaine d'action n° 6: Coopération et coordination des STI européens

Pour que les STI soient déployés de manière coordonnée dans l'UE, toutes les parties prenantes au niveau européen doivent coopérer de manière approfondie et efficace, afin de parvenir à un rapprochement des exigences en matière de déploiement et à une meilleure synchronisation des activités de déploiement, de manière à éviter les solutions spécifiques, nationales et propriétaires qui constituent des entraves à l'intégration européenne.

Il est nécessaire de diffuser les meilleures informations disponibles quant aux coûts et aux avantages de projets STI en tenant compte de leur cycle de vie complet et des retours d'expérience pertinents afin que les autorités publiques de tous les États membres puissent prendre des décisions d'investissement en connaissance de cause. Pour que le déploiement à l'échelle communautaire devienne une réalité, il est donc essentiel de tomber d'accord sur des méthodes d'évaluation communes et des outils uniformes facilitant la prise de décision.

Un tel déploiement coordonné des STI en Europe requiert également une plus grande implication des villes et des autorités régionales, notamment au niveau urbain et interurbain. Des orientations et un soutien technique doivent être fournis afin de faciliter et d'étayer les processus d'élaboration de consensus et de prise de décision.

Enfin, la mise en œuvre des mesures du présent plan d'action nécessitera de mettre en place une structure de gouvernance adaptée. Les États membres doivent viser à parvenir à un accord sur un calendrier commun pour les STI et sur les méthodes à employer pour passer de la planification à une mise en œuvre coordonnée, par exemple en recourant à des investissements concertés ou à des initiatives d'harmonisation.

Les actions proposées sont les suivantes:

	Action	Date cible
6.1	Proposition de cadre juridique pour une <b>coordination</b> du déploiement des STI à l'échelon européen.	2008
6.2	Élaboration d'un <b>ensemble d'outils d'aide à la décision</b> pour faciliter les décisions concernant les investissements dans les applications et les services STI. Il devrait notamment s'agir d'une évaluation quantitative des incidences économiques, sociales, financières et opérationnelles couvrant des aspects tels que l'acceptabilité par les usagers, le rapport coûts-bénéfices	2011

	sur la durée du cycle de vie ou encore le recensement et l'évaluation des meilleures pratiques en matière de passation de marchés et de déploiement pour les installations.	
6.3	Élaboration d' <b>orientations</b> pour le <b>financement</b> public, tant par l'UE (notamment par RTE-T et les fonds structurels) que par des sources nationales, d'installations et de services STI en fonction de l'évaluation de leur valeur économique, sociale et opérationnelle.	2010
6.4	Mise en place d'une <b>plateforme</b> spécifique <b>sur les STI</b> pour faciliter la <b>collaboration</b> entre États membres et autorités régionales et locales afin de promouvoir les initiatives STI dans le domaine de la <b>mobilité urbaine</b> .	2010

## 7. PERSPECTIVES

Le présent plan d'action présente une démarche visant à déployer les STI dans toute l'Europe de manière cohérente et accélérée sur la base d'objectifs stratégiques. Les domaines d'action prioritaires et les mesures de mise en œuvre décrits ci-avant sont conçus de manière à atteindre ces objectifs. Regroupant et complétant les diverses activités qui ont déjà bénéficié d'un soutien de la part de l'UE et des autorités nationales, cette démarche permettra de tirer pleinement parti des travaux en cours et des applications et services d'ores et déjà déployés et qui ont fait leurs preuves. Une telle combinaison offre le meilleur cadre possible pour que les STI apportent une forte contribution à la réalisation de l'objectif d'une mobilité plus durable en Europe.

Tout en soutenant le déploiement des STI dans l'UE à court et moyen terme, le présent plan d'action vise à établir une vision à long terme qui définit clairement le rôle des STI dans le système de transports européen du futur.

La Commission européenne présentera en 2012 un rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du présent plan d'action. Ce rapport réexaminera et, si nécessaire, élargira les domaines prioritaires ainsi que la portée des actions.

La présente communication s'accompagne d'une proposition de directive établissant un cadre pour la coordination du déploiement des STI.