

## Accord entre le Conseil et le Parlement sur le déploiement de systèmes de transport intelligents

Afin d'accélérer la transition numérique et de favoriser une mobilité plus intelligente dans l'UE, la présidence du Conseil et les représentants du Parlement européen sont parvenus à un accord provisoire sur la révision de la directive de 2010 sur le **déploiement de systèmes de transport intelligents (STI)**.

Les systèmes de transport intelligents sont essentiels pour accroître la sécurité routière et résoudre les problèmes croissants d'émissions et de congestion en Europe. L'accord conclu aujourd'hui dynamisera l'évolution de notre Union vers une mobilité plus intelligente, plus sûre, plus efficace et plus durable.

*Andreas Carlson, ministre suédois des infrastructures et du logement*

La directive révisée vise à prendre en compte les **progrès technologiques** intervenus, tels que la mobilité connectée et automatisée, les applications de mobilité à la demande, et l'offre en transport multimodal. Elle vise également à accélérer la **disponibilité** et à améliorer l'**interopérabilité** des données numériques qui alimentent ces services. De ce fait, la proposition constitue une étape importante sur la voie de la mise en place de l'**espace européen commun des données relatives à la mobilité**.

L'accord provisoire intervenu aujourd'hui préserve l'ambition d'aller de l'avant dans le déploiement systématique et harmonisé de systèmes de transport intelligents, mais ce **de manière progressive** afin de tenir pleinement compte de la relation coûts-avantages et de la capacité administrative.

L'accord conserve la **structure** de la proposition de la Commission, qui s'appuie sur la dimension "cadre" de la directive STI et sur les différentes interventions techniques au moyen d'actes d'exécution et d'actes délégués.

Les **types de données** nécessaires, y compris les conditions d'accès pour les tunnels et ponts, les limitations de vitesse, les plans de circulation, les restrictions d'accès permanentes, les fermetures de routes, les travaux routiers, les mesures temporaires de gestion du trafic, ainsi que les **services essentiels**, tels que les services d'information sur la circulation liée à la sécurité routière, qui doivent être mis à disposition dans toute l'Union, figurent dans les annexes de la directive.

La nouvelle directive contient donc un **programme de mise en œuvre** couvrant au moins les cinq prochaines années et une couverture géographique précise du **réseau routier**. Par voie d'actes délégués, la Commission peut compléter certains aspects de ce programme de mise en œuvre.

Enfin, le texte de l'accord politique clarifie et précise plusieurs dispositions de la proposition, en particulier les mesures provisoires à prendre en cas de **situation d'urgence**, la protection des **données à caractère personnel**, les **domaines prioritaires** pour le déploiement et l'utilisation de spécifications et de normes et les principes applicables à l'élaboration de **spécifications techniques** au niveau de l'UE.

### Prochaines étapes

L'accord provisoire doit maintenant être approuvé par le Conseil et le Parlement. Il sera ensuite formellement adopté par les deux institutions après sa mise au point par les juristes-linguistes. En ce qui concerne le Conseil, la présidence suédoise a l'intention de soumettre le texte aux représentants des États membres (Coreper) pour approbation dès que possible.

## Contexte

En décembre 2020, la Commission a adopté la communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente, qui propose une transformation fondamentale du système de transport européen afin d'atteindre l'objectif d'une mobilité durable, intelligente et résiliente. La numérisation est un moteur indispensable de cette transformation et permettra à l'ensemble du système de transport de fonctionner sans interruption et de manière plus efficace. Elle accroîtra également les niveaux de sûreté, de sécurité, de fiabilité et de confort. La stratégie définit le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) comme une action clé dans la mise en place d'un système de mobilité multimodale, connectée et automatisée, qui associe des innovations telles que la mobilité à la demande et la mobilité coopérative, connectée et automatisée. Les STI associent les télécommunications et les technologies de l'information à l'ingénierie des transports afin de planifier, concevoir, exploiter, entretenir et gérer les systèmes de transport.

La directive 2010/40/UE (la directive STI) a été conçue pour servir de cadre visant à accélérer et coordonner le déploiement et l'utilisation des STI appliqués au transport routier et à ses interfaces avec d'autres modes de transport. En raison des évolutions technologiques majeures intervenues depuis lors, une réforme radicale du cadre législatif est désormais nécessaire. À cette fin, la Commission a présenté, le 15 décembre 2021, une proposition de modification de la directive. La proposition fait partie d'un ensemble d'initiatives législatives visant à contribuer aux objectifs de décarbonation, de numérisation et de renforcement de la résilience des infrastructures de transport.

- [Une Europe adaptée à l'ère du numérique, page thématique de la Commission](#)

**Bureau de presse - Secrétariat général du Conseil de l'UE**

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUXELLES - Tel.: +32 (0)2 281 6319

[press@consilium.europa.eu](mailto:press@consilium.europa.eu) - [www.consilium.europa.eu/press](http://www.consilium.europa.eu/press)