

Avant-projet de décret du ...(date) modifiant le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Chapitre 1^{er}. Dispositions générales

Article 1^{er}. Le présent décret transpose partiellement la directive 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 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.

Chapitre 2. Modification du décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

Art. 2. L'article 1^{er} du décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport est complété par les mots « , modifiée par la directive 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 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. ».

Art. 3. L'article 2 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 2. Le présent décret établit le cadre qui vise à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. ».

Art. 4. A l'article 3 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

a) le 2° est remplacé par ce qui suit :

« 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, permettant la continuité des services STI ; » ;

b) le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 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, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage ; » ;

c) les 7°/1, 7°/2 et 7°/3 sont insérés, rédigés comme suit :

« 7°/1 « 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.

7°/2 « plate-forme » : une unité embarquée ou non permettant le déploiement, la fourniture, l'exploitation et l'intégration d'applications et de services STI ;

7°/3 « architecture » : la définition conceptuelle de la structure, du comportement et de l'intégration d'un système donné dans son environnement ; »

d) le 11° est remplacé par ce qui suit :

« 11° « données routières » : les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes et leurs attributs réglementaires liés à la sécurité, ainsi que l'infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ; » ;

e) le 15° est remplacé par ce qui suit :

« 15° « norme » : une norme au sens de l'article 2, point 1), du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil ; »

f) l'article est complété par les 16° à 26°, rédigés comme suit :

« 16° « systèmes de transport intelligents coopératifs » ou « STI-C » : des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d'interagir et de coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables, sans se connaître au préalable et de manière non discriminatoire ;

17° « service STI-C » : un service STI fourni par l'intermédiaire d'un STI-C ;

18° « disponibilité des données » : l'existence de données dans un format numérique lisible par machine ;

19° « point d'accès national » ou « NAP » : une interface numérique qui constitue un point d'accès unique aux données via les métadonnées enregistrées par des parties prenantes ou privées ;

20° « accessibilité des données » : la possibilité de demander et d'obtenir des données dans un format numérique lisible par machine ;

21° « service numérique de mobilité multimodale » : un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d'effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d'émettre des billets ;

22° « informations sous-jacentes » : des informations relevant du champ d'application de la présente directive dont il a été déterminé qu'elles sont pertinentes pour informer les usagers de la route et de STI, en particulier par les autorités routières lorsqu'elles sont responsables de telles informations ;

23° « route principale » : une route située en dehors des zones urbaines, qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui n'est pas considérée comme faisant partie du réseau routier transeuropéen global ou comme une autoroute ;

24° « directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 » : la 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. ».

25° « accord de coopération STI » : l'accord de coopération STI, entre l'État belge, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la directive 2010/40/UE 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 ;

26° « comité de pilotage STI » : l'instance de coopération entre les entités créée à l'article 1^{er} de l'accord de coopération STI.

g) l'article est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Concernant le 21°, les informations consistent, par exemple, en la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport.

Art. 5. L'article 4 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 4. Aux fins du présent décret, les éléments suivants constituent des actions domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications et de normes :

1° domaine prioritaire I : services STI d'informations et de mobilité ;

2° domaine prioritaire II : services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation ;

3° domaine prioritaire III : services STI liés à la sûreté et à la sécurité routière ;

4° domaine prioritaire IV : services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.

Le Gouvernement fixe le champ d'application, les normes et les spécifications pour les domaines prioritaires visés à l'alinéa 1^{er} sur base de l'annexe I de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010.

Art. 6. L'article 5 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 5. Dans le cadre des domaines prioritaires visés à l'article 4, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications et de normes telles que fixées par le Gouvernement selon l'article 4, alinéa 2 :

1° la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux;

2° la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation;

3° les données et procédures pour la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers;

4° la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;

5° la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Dans ce cadre et sur base des éléments décrits à l'alinéa 1^{er}, le Gouvernement fixe, pour chacun des domaines prioritaires visés à l'article 4, les actions prioritaires.

Art. 7. L'article 6 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 6. §1^{er}. Le présent décret 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 qui touchent à la sécurité nationale ou nécessaires dans l'intérêt de la défense.

§2. L'application des spécifications adoptées par la Commission, ainsi que le choix et le déploiement des applications et services STI, sans préjudice de l'article 7, se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties prenantes concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures :

1° sont efficaces : elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Région wallonne ;

2° ont un rapport coût-efficacité satisfaisant : elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs ;

3° 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 ;

4° 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.

5° réalisent l'interopérabilité : elles garantissent que les applications de systèmes, les services et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances, sous une forme normalisée, afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace ;

6° respectent la comptabilité ascendante : elles permettent d'assurer, lorsque cela est justifié, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans entraver le développement de nouvelles technologies et tout en soutenant, le cas échéant, la complémentarité avec les nouvelles technologies ou la transition vers de nouvelles technologies ;

7° 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 :

- a) le volume de la circulation ;
- b) les conditions météorologiques ;
- c) les spécificités des infrastructures ;

8° 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 et leur utilisation est conviviale pour les personnes ayant des connaissances numériques limitées ;

9° favorisent la maturité : elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée qui comprend, le cas échéant, des essais en conditions réelles, auprès des différents constructeurs de véhicules, fabricants d'appareils et fournisseurs d'infrastructures, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle ;

10° apportent la qualité de la datation et du positionnement : elles garantissent la compatibilité des applications et services STI, qui dépendent de la datation et du positionnement, au moins avec les services de navigation fournis par Galileo ;

11° facilitent l'intermodalité : elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI ;

12° respectent la cohérence : elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union européenne et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation et, en ce qui concerne les spécifications, du principe de neutralité technologique tel que visé à l'article 7, 3°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques ;

13° garantissent la transparence et la confiance : elles garantissent la transparence.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 1°, elles réduisent, par exemple, les embouteillages et les émissions polluantes, en s'attaquant aux situations d'urgence et aux phénomènes météorologiques, en améliorant l'efficacité énergétique, en renforçant la sécurité et la sûreté, y compris pour les usagers de la route vulnérables.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 4°, la continuité des services est 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.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 8°, le cas échéant, lorsque les applications et services STI sont destinés à assurer l'interface ou à fournir des informations aux utilisateurs de STI en situation de handicap, ceux-ci sont accessibles aux personnes en situation de handicap conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'article 121/4 de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électronique et l'arrêté royal du 13 septembre 2023 fixant les exigences et modalités d'accessibilité des utilisateurs finaux handicapés aux services de communications électroniques.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 10°, sont compris parmi les services de navigation fourni par Galileo, le service d'authentification des messages de navigation en libre-service de Galileo et d'autres services Galileo tels que le service de haute précision, lorsque ce dernier sera disponible, et avec les systèmes du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS). Le cas échéant, elles veillent à ce que les applications et services STI reposant sur des données d'observation de la Terre utilisent les données, informations ou services Copernicus. D'autres données et services peuvent également être utilisés en plus des données Copernicus.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 13°, elles s'assurent par exemple de la transparence du classement, y compris concernant les effets sur l'environnement, lorsqu'il s'agit de proposer des options de mobilité aux clients.

§3. Conformément à l'accord de coopération STI, les administrations régionales concernées ou les services désignés par le Gouvernement coopèrent et se coordonnent avec les administrations des autres régions et de l'Etat fédéral concernées au sein du comité de pilotage STI, y compris avec les parties prenantes

concernées telles que les fournisseurs de données, les utilisateurs de données et les prestataires de services STI.

Le cas échéant, les administrations régionales concernées ou les services désignés par le Gouvernement coopèrent avec les autres Etats membres, y compris avec les parties prenantes concernées, dans les domaines prioritaires dans la mesure où aucune spécification n'a été adoptée relativement à ces domaines prioritaires.

Les administrations régionales concernées ou les services désignés par le Gouvernement coopèrent également avec les autres pays membres et si nécessaire, avec les parties prenantes concernées, sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l'Union européenne, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l'interopérabilité des architectures des NAP, les conditions communes d'échanges de données, l'accès sécurisé et les activités communes de formation et de communication.

Concernant les exigences applicables aux parties prenantes concernées, les administrations régionales compétentes ou les services désignés par le Gouvernement concernées coopèrent également avec les autres Etats membres au sujet des pratiques permettant d'évaluer le respect de ces exigences, de l'élaboration de mécanismes de contrôle de ce respect et des questions relatives à la coopération transfrontière. ».

Art. 8. L'article 7 du même décret est remplacé par ce qui suit :

«Art. 7. §1^{er}. Les administrations régionales concernées ou les services désignés par le Gouvernement garantissent l'accessibilité des données et la disponibilité des données relatives aux transports relevant de leurs compétences et la réutilisation de celles-ci, par l'intermédiaire du NAP.

§2. Le Gouvernement fixe les types de données et les services STI visés à l'alinéa 1^{er}, ainsi que les délais et les couvertures géographiques requis, en se basant sur les données reprises à l'annexe III de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010.

Le Gouvernement, pour les infrastructures de transport routier déjà existantes à la date d'entrée en vigueur du présent décret :

1° rend les données immédiatement disponibles lorsque les informations sous-jacentes existent déjà, et ce, pour la couverture géographique relative à chaque type de données visé à l'annexe III de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 ;

2° rend sans retard les données disponibles lorsque ces données correspondent aux informations sous-jacentes créées ou mises à jour à la date indiquée dans la troisième colonne de l'annexe III de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 ;

3° met à disposition sans retard, sauf disposition contraire prévue à l'annexe III de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010, les autres données qui correspondent à toutes les informations sous-jacentes existantes, créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la quatrième colonne de ladite annexe ;

4° rend les données disponibles aux dates définies par les règlements délégués de la Commission européenne lorsque aucune date n'est indiquée dans la quatrième colonne de l'annexe III de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010.

Pour les infrastructures de transport routier achevées à une date ultérieure, le Gouvernement adopte comme délai les dates d'achèvement de ces infrastructures.

§3. Le Gouvernement fixe les services STI à déployer le plus rapidement possible et précise la couverture géographique et les dates d'entrée en service sur base de l'annexe IV de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010. ».

Art. 9. L'article 8 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 8. §1^{er}. Les données à caractère personnel telles que définies à l'article 4, 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 26 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), ci-après dénommé « règlement (UE) 2016/679 du 26 avril 2016 » ne sont traitées, conformément au présent décret, que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications, services et actions STI, en vue d'assurer la sécurité ou la sûreté routière et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.

§2. Le Gouvernement désigne le service qui est considéré comme responsable du traitement ou responsable conjoint du traitement, au sens des articles 4, 7°, 4 et 26 du règlement (UE) 2016/679 du 26 avril 2016.

En cas de traitement de données à caractère personnel conjoint, un accord concernant les responsables conjoints du traitement est signé entre le service désigné par le Gouvernement, visé à l'alinéa 1^{er}, ainsi que les autres responsables conjoints du traitement afin de respecter les dispositions de l'article 26, §§1 et 2 du règlement (UE) 2016/679.

§3. Lorsque l'anonymisation est techniquement possible et que les finalités du traitement de données peuvent être atteintes au moyen de données anonymisées, des données anonymisées sont utilisées.

Lorsque l'anonymisation n'est techniquement pas possible, ou que les finalités du traitement des données ne peuvent pas être atteintes au moyen de données anonymisées, les données sont pseudonymisées, pour autant que la pseudonymisation soit techniquement possible et que les finalités du traitement des données puissent être atteintes au moyen de données pseudonymisées.

§4. Les données sont conservées tout au long du fonctionnement du NAP. ».

Art. 10. Le même décret est complété par un article 9, rédigé comme suit :

« Art. 9. Le Gouvernement peut conclure un accord de coopération STI avec les deux autres Régions et l'Etat fédéral pour compléter la transposition de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010, telle que modifiée par la directive 2023/2661/CE et toute modification ultérieure. Cet accord a comme objectif la transposition en droit interne des précisions quant aux notions des domaines prioritaires et actions prioritaires, la mise en place d'un Comité de pilotage STI, du fonctionnement du NAP ou l'obligation de coopération visée à l'article 6, §3. ».

Chapitre 3. Entrée en vigueur

Art. 11. Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Namur, le ...

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Adrien Dolimont

Le Ministre de la Mobilité,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a vertical stroke and a small crossbar.

François Desquesnes

Avant-projet de décret modifiant le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames,

Messieurs,

Le présent avant-projet de décret vise à transposer partiellement la directive 2023/2661/UE du 22 novembre 2023 modifiant la 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, dénommée communément « directive STI ».

La directive STI indique, en son troisième considérant, que 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 ». A cela s'ajoute également l'aspect de la durabilité et de la protection de l'environnement, via notamment la multimodalité et une utilisation des réseaux de transport optimisée.

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.

Pour rappel, le décret du 18 avril 2013 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 a transposé partiellement la directive 2010/40/UE précitée. Ce décret, malgré des dispositions habilitant le Gouvernement à prendre certaines décisions et initiatives, n'a jamais été

complété par un arrêté du Gouvernement portant les mesures d'exécution nécessaires.

Le Conseil d'Etat avait confirmé une compétence régionale dans le cadre de cette transposition. Dans son avis n° 51.533/4 du 9 juillet 2012, celui-ci disposait : « La transposition de la directive relève aussi bien de la compétence des régions, essentiellement en vertu de leur compétence en matière "[de] routes et leurs dépendances" (article 6, § 1er, X, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980 "de réformes institutionnelles") que de l'autorité fédérale, en vertu de sa compétence en matière d' « élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport » (article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980). Cette constatation vaut certainement lorsque le champ d'action des domaines prioritaires (article 2 de la directive) et des actions prioritaires (article 3 de la directive) est analysé à la lumière de l'annexe I de la directive qui définit plus précisément ces domaines prioritaires et les spécifications relatives à ces actions prioritaires ».

En sus de cette directive ITS, la Commission a adopté des spécifications techniques sous la forme de règlements délégués, directement applicables en droit belge, et toujours en vigueur à l'heure actuelle. Nous pouvons citer :

- le règlement délégué (UE) n° [885/2013](#) de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive «STI») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (JO L 247 du 18.9.2013, p. 1-5) ;
- le règlement délégué (UE) n° [886/2013](#) de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne 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 (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6-10) ;
- le règlement délégué (UE) [2015/962](#) de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21-31) ;

- le règlement délégué (UE) [2017/1926](#) de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (JO L 272 du 21.10.2017, p. 1-13) ;
- le règlement délégué (UE) [2022/670](#) de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 122 du 25.4.2022, p. 1-16).

En outre, en vue de réaliser les objectifs prescrits par ladite directive et conformément à l'article 92bis de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, l'État fédéral et les Régions ont signé un accord de coopération en date du 15 juillet 2014, ayant fait l'objet d'une publication au Moniteur belge le 12 août 2016.

Depuis lors, relevons que dans sa communication du 9 décembre 2020, intitulée « Stratégie de mobilité durable et intelligente », la Commission a visé la transformation du système de transport de l'UE afin d'atteindre l'objectif d'une mobilité durable, intelligente et

résiliente. Cette stratégie a identifié le déploiement des STI comme une action clé dans la mise en place d'un système de mobilité multimodale connecté et automatisé.

Par ailleurs, une évaluation de la directive 2010/40/UE a révélé que la portée géographique du déploiement des STI était encore souvent limitée et que des mesures supplémentaires apparaissaient nécessaires en matière d'interopérabilité, de coopération et de partage de données pour permettre des services STI continus et transparents dans l'ensemble de l'UE.

Sur base de ces éléments, en date du 22 novembre 2023, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2023/2661/UE modifiant la directive 2010/40/UE précitée. Cette nouvelle législation met à jour le cadre juridique existant. Son champ d'application est notamment élargi en prenant en compte les progrès technologiques tels que la mobilité connectée et automatisée, les applications de mobilité servicielle (MaaS) et l'offre en transport multimodal.

La présente nouvelle directive STI vise à accélérer la disponibilité des données numériques et à améliorer leur interopérabilité. En effet, les types de données nécessaires et les services STI essentiels qui doivent être mis obligatoirement à disposition dans l'ensemble de l'Union via « les Points d'Accès Nationaux » ("National Access Points" ou "NAP") sont énumérés dans les annexes 3 et 4. Plus précisément,

cette nouvelle directive rend obligatoire la numérisation de certaines informations liées à la sécurité routière, à la circulation et aux déplacements multimodaux, dans un premier temps, sur le réseau RTE-T ("réseau transeuropéen de transport global"), puis dans un second temps, sur l'ensemble du réseau routier.

Le point d'accès belge est accessible via le site web www.transportdata.be. Relevons enfin que le gestionnaire du NAP belge, désigné par les différentes parties du comité de pilotage STI est actuellement l'Institut géographique national (« IGN »), conformément au protocole de collaboration en vigueur depuis le 1er janvier 2025 (voir Moniteur belge du 04/04/2025, page 41357, NUMAC : 2025001569).

Une autre modification concerne la coopération avec les autres Etats membres, y compris avec les parties prenantes concernées telles que les fournisseurs de données, les utilisateurs de données et les prestataires de services STI. Cette coopération porte sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l'Union, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l'interopérabilité des architectures des Points d'accès nationaux, les conditions communes d'échanges de données, l'accès sécurisé

et les activités communes de formation et de communication.

Une coopération internationale est également introduite au sujet des pratiques permettant d'évaluer le respect de ces exigences, de l'élaboration de mécanismes de contrôle de ce respect et des questions relatives à la coopération transfrontière. Dans la pratique, le projet NAPCORE est déjà un pilier important qui contribue à consolider le fonctionnement des points d'accès nationaux et leurs interconnexions.

Enfin, concernant « les spécifications », des règles supplémentaires sont également introduites afin de développer l'harmonisation entre Etats membres avec l'évolution des pratiques et des normes.

Le présent décret a donc pour objectif de transposer partiellement, en fonction de ses propres compétences, les nouvelles dispositions de la directive 2023/2661/UE devant être transposées en droit wallon, ainsi que d'ajuster certaines dispositions du décret actuel. Il devra être assorti d'un arrêté du Gouvernement pour notamment transposer les annexes I, III et IV.

Des recommandations, sous formes de questions-réponses et de tableaux, ont été émis par la Commission pour aider les législateurs à transposer ladite directive. Elles sont à votre disposition sur demande.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1^{er}. Cet article énonce que la présente loi transpose partiellement la directive 2023/2661/UE dès lors que l'article 17 modifié portant sur le rapportage n'est pas transposé ici et fera l'objet d'une modification ultérieure de l'article 2, 3°, de l'accord de coopération du 15 juillet 2014 relatif à la 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.

De plus, les annexes I, III et IV de la directive, relevant de la compétence régionale, seront transposées dans un futur arrêté du Gouvernement wallon.

Art. 2. Cet article modifie l'article 1^{er} du décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (ci-après « le décret du 18 avril 2013 »), afin de préciser la modification significative de la directive 2010/40/UE par la directive 2023/2661/UE.

Art. 3. Cet article remplace l'article 2 du décret du 18 avril 2013. La nouvelle disposition vise à préciser l'objectif principal du décret, à savoir l'établissement du cadre de déploiement et d'utilisation des STI. L'unique alinéa de l'ancien article 2 est

transféré au sein du nouvel article 6 pour plus de cohérence et pour préciser le champ d'application au sein de l'article relatif aux spécifications.

Art. 4. Cet article modifie l'article 3 du décret du 18 avril 2013 relatif aux définitions. Les points 2°, 4° et 11° et 15° sont modifiés pour correspondre aux nouvelles définitions établies par la directive 2023/2661/UE, à l'article 1^{er}, 3)a) à d).

Les points 7°/1 à 7°/3 sont ajoutés car les définitions n'avaient pas été transposées dans le décret du 18 avril 2013 alors qu'elles étaient déjà reprises dans la directive 2010/40/UE. L'idée est donc de rétablir ces définitions dans le décret.

Les points 16° à 22° sont insérés pour transposer les nouvelles définitions ajoutées par l'article 4 3) e) de la directive 2023/2661/UE. Notons que le point 19°, relatif à la définition du NAP, a été adaptée pour correspondre aux spécificités du NAP belge existant. La définition de service de numérique de mobilité multimodale n'a pas été reprise car elle découle de la compétence unique de l'Etat fédéral.

Le point 25° est inséré afin de définir l'« accord de coopération STI » signé entre l'Etat fédéral et les Régions en date du 15 juillet 2014. L'article est complété par le nouveau point 26° définissant « le Comité de pilotage

STI », créé par ledit accord. Ces deux notions sont essentielles dans la bonne gestion et organisation du NAP.

Art. 5. Cet article remplace l'article 4 du décret du 18 avril 2013 pour retranscrire ce qu'il faut entendre par « domaines prioritaires » selon l'article 1^{er}, 2) de la directive 2023/2661/UE, qui renomme et renumérote ces domaines en comparaison avec l'ancienne directive de 2010.

Une habilitation est octroyée au Gouvernement pour déterminer le champ d'application des domaines prioritaires. Cette détermination devra obligatoirement se baser, pour son contenu minimal devant être transposé, sur l'annexe I telle que modifiée par la directive 2023/2661/UE. Cette habilitation a un double objectif. Le premier est de laisser le pouvoir au Gouvernement d'aller plus loin que ce qui est prévu par la directive elle-même. Le deuxième est de pouvoir modifier de manière plus rapide le champ d'application des domaines prioritaires car cette matière est potentiellement rapidement évolutive et le fait de recourir par arrêté du Gouvernement permet d'avoir une relative souplesse pour adapter ces aspects de manière rapide, sans devoir repasser par une procédure parlementaire. De plus, il s'agit d'éléments relativement techniques.

Art. 6. Cet article remplace l'article 5 pour apporter les modifications suivantes : l'ajout des mots « et des normes », manquants dans la première transposition ; l'ancien 4^o de l'alinéa 1^{er}

relatif à l'*e-Call* est supprimé. En effet, la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence interopérable en Région wallonne est de stricte compétence fédérale. La loi-cadre STI du 17 août 2013 prévoyait déjà les dispositions nécessaires et les modifications par le fédéral dans le cadre de cette transposition de la directive 2023/2661/UE, permettent d'adapter les dispositions de la loi-cadre STI relativement aux appels d'urgence. Cette action n'est donc pas de compétence régionale et doit être abrogée du droit wallon.

Ensuite, l'article habilite le Gouvernement à déterminer les actions prioritaires pour les domaines prioritaires, et ce pour les mêmes raisons que celles développées pour l'habilitation contenue dans l'article 5.

Art. 7. Cet article remplace l'article 6 du décret du 18 avril 2013. L'ancien article, dans une formulation différente, est transféré dans le nouvel article 7.

Le paragraphe 1^{er} fixe le champ d'application du décret aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport. Ceci ne peut toutefois pas contrevenir aux questions de défense et de sécurité nationale, qui gardent la priorité.

Le paragraphe 2 décret vise à développer la thématique relative à « l'application des spécifications au déploiement des STI », telle que visée à l'article 1^{er}, 5) de la directive 2023/2661/UE. Il reprend ensuite les

principes applicables aux spécifications et au déploiement des STI, tels que repris dans l'annexe II telle que modifiée par la directive 2023/2661/UE :

a) au point h, le renvoi à l'article 121/4 de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques est inséré dans la mesure où celui-ci transpose la directive (UE) 2019/882 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services. La mention de l'arrêté d'exécution du 13 septembre 2023 est aussi ajoutée ;

b) au point l, le renvoi à l'article 7, 3, de la loi du 13 juin 2005 précitée est ajouté ici afin de viser le « principe de neutralité technologique » énoncé dans la directive (UE) 2018/1972 ;

Le paragraphe 3 introduit plusieurs considérations relatives à la coopération quant aux spécifications. L'alinéa 1^{er} porte sur la coopération entre les différentes entités en matière de mobilité et de transports assurée dans notre pays via le comité de pilotage STI. De plus, des exemples de « parties prenantes concernées » sont mentionnés tels que cités à l'article 1^{er}, 5, 3, de la directive 2023/2661/UE.

L'alinéa 2 porte sur la coopération avec les Etats membres, y compris avec les parties prenantes concernées, dans les cas où des spécifications relatives aux domaines prioritaires n'ont pas été adoptées par la Commission ;

L'alinéa 3 porte sur la coopération avec les Etats membres, dans les cas où des

spécifications ont été adoptées par la Commission.

Art. 8. Cet article remplace l'article 7 du décret du 18 avril 2013 et charge les services concernés ou désignés par le Gouvernement d'assurer l'accès et la disponibilité continue des données relatives aux transports pour les utilisateurs finals. Cette situation est déjà existante actuellement suite à l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions, ainsi qu'avec protocole de collaboration entre les signataires de l'accord de coopération et le prestataire chargé de gérer le NAP.

Cet article, via le paragraphe 2, habilite le Gouvernement à fixer les types de données et les services STI dans un futur arrêté du Gouvernement, qui devra préciser les délais et couvertures géographiques en reprenant, au minimum, les données reprises à l'annexe III de la directive 2010/40/UE telle qu'insérée par la directive 2023/2661/UE. Cette habilitation s'explique également par le fait que, pour ces éléments techniques, une souplesse soit donnée au Gouvernement pour modifier relativement facilement des types de données qui pourraient varier assez rapidement et donc pouvoir les adapter sans passer par un processus législatif, tout en imposant le respect d'une transposition de la nouvelle annexe III complète.

Il est également précisé que le Gouvernement est tenu, au niveau des délais qu'il fixera, aux 4 cas de figure explicités au paragraphe 2, alinéa 2, qui

sont la transposition de l'article 1^{er}, 7) de la directive 2023/2661/UE.

Enfin, le paragraphe 3 habilite le Gouvernement à déterminer quels sont les services STI à déployer, en adéquation avec l'annexe IV de la directive 2010/40/UE telle que modifiée par la directive 2023/2661/UE.

Art. 9. Cet article remplace l'article 8 pour ajouter un article relatif à la protection des données à caractère personnel, relativement au Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (« RGPD ») et dans la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel).

Le premier paragraphe définit les finalités du traitement des données à caractère personnel visé ici, à savoir : assurer la sécurité ou la sûreté routière et améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.

Le deuxième paragraphe charge le Gouvernement de désigner le service qui sera considéré comme le responsable (conjoint) du traitement. En effet, les administrations étant des services du Gouvernement, il n'appartient qu'au seul pouvoir exécutif de nommer précisément un service de son administration et non au pouvoir législatif.

De plus, s'il s'agit d'un traitement de données à caractère personnel conjoint, la rédaction d'un accord entre les responsables conjoints du traitement respectant les prescrits de l'article 26 du RGPD est nécessaire. Il est donc obligatoire de s'y conformer.

Le paragraphe 3 vise les situations où l'anonymisation des données à caractère personnel est techniquement possible ou ne l'est pas (dans ce cas, la pseudonymisation sera utilisée si elle est possible).

Enfin, le dernier paragraphe indique que la durée de conservation des données à caractère personnel est celle du fonctionnement du NAP.

Art. 10. Cet article habilite le Gouvernement à conclure d'éventuels nouveaux accords de coopération (sont aussi visés les modifications d'accords de coopération existants) qui s'avèreraient nécessaires suite à des modifications découlant de la directive 2023/2661/CE ou d'autres textes européens futurs. Ainsi, et à titre d'exemple, la directive 2023/2661/UE en son article 17 impose aux Etats membres une obligation de soumettre à la Commission européenne un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués adoptés sur la base de celle-ci ainsi que leurs activités et projets nationaux principaux concernant les domaines prioritaires et la disponibilité des données et des services énumérés aux annexes III et IV de la directive. La transposition de l'article 17 de la directive ne peut donc

être réglée que dans le cadre de cet accord de coopération.

Art. 11. Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

