

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

2 JUILLET 2026

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

RÉSUMÉ

Le présent projet de décret modifie le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport afin de transposer partiellement la directive modificative (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023. Celle-ci étend le cadre de la directive initiale 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010.

Les STI consistent en des équipements, services et applications qui renforcent l'utilisation de chaque mode de transport. Ils favorisent le partage des données pour une mobilité plus sûre, durable et multimodale.

Le décret du 18 avril 2013 est adapté afin d'élargir le champ d'application aux services émergents tels que les applications de mobilité à la demande (MaaS), la mobilité connectée et automatisée, les services de billetterie multimodale et la communication entre véhicules et infrastructures.

Le projet de décret vise également à accélérer la disponibilité des données numériques (limitations de vitesse, travaux, état du trafic en temps réel) et à améliorer leur interopérabilité en les rendant accessibles via les points d'accès nationaux (NAP) et encourage la mise en place de services d'information sur la sécurité.

Le texte prévoit aussi une coopération avec les autres États membres, les utilisateurs de données et les prestataires de services STI.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent projet de décret vise à transposer partiellement la directive (UE) 2023/2661 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, en son troisième considérant, définit les systèmes de transport intelligents (STI) comme étant « 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'État 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 que « 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, §1^{er}, 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. On peut 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 septembre 2013, pp. 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 septembre 2013, pp. 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 juin 2015, pp. 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 octobre 2017, pp. 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 avril 2022, pp. 1-16).

En outre, en vue de réaliser les objectifs prescrits par ladite directive et conformément à l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, 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 (UE) 2023/2661 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 1^{er} janvier 2025 (voir *Moniteur belge* du 4 avril 2025, p. 41 357, NUMAC : 2025001569).

Une autre modification concerne la coopération avec les autres États 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 oeuvre 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 États membres avec l'évolution des pratiques et des normes.

Le présent projet de décret a donc pour objectif de transposer partiellement, en fonction des compétences de la Région wallonne, les nouvelles dispositions de la directive (UE) 2023/2661 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 émises par la Commission pour aider les législateurs à transposer ladite directive. Elles sont à disposition sur demande.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article énonce que le présent décret transpose partiellement la directive (UE) 2023/2661 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, pour les éléments relevant de la compétence régionale, seront transposées dans un futur arrêté du Gouvernement wallon.

Article 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, d'une part, que la transposition de la directive 2010/40/UE est partielle et non totale et, d'autre part, pour indiquer la modification significative de la directive 2010/40/UE par la directive (UE) 2023/2661.

Article 3

Cet article remplace l'article 2 du décret du 18 avril 2013. La nouvelle disposition vise à préciser l'objectif principal du projet de décret, à savoir l'établissement du cadre de déploiement et d'utilisation des STI, tous les aspects techniques et opérationnels. 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.

Article 4

Cet article modifie l'article 3 du décret du 18 avril 2013 relatif aux définitions. Les points 2°, 4° et 11° sont modifiés pour correspondre aux nouvelles définitions établies par la directive (UE) 2023/2661, 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 projet de décret.

Les points 15° à 23° sont insérés pour transposer les nouvelles définitions ajoutées par l'article 1^{er}, 3), e), de la directive (UE) 2023/2661. Notons que le point 19°, relatif à la définition du NAP, a été adapté pour correspondre aux spécificités du NAP belge existant.

Le point 25° est inséré afin de définir l'« accord de coopération STI » signé entre l'État 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 l'organisation du NAP.

Article 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 (UE) 2023/2661, 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 (UE) 2023/2661. 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 avec une relative célérité, sans devoir repasser par une procédure parlementaire. De plus, il s'agit d'éléments relativement techniques.

Article 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° 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 (UE) 2023/2661 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 modalités techniques et organisationnelles des actions prioritaires au sein des domaines prioritaires, et ce pour les mêmes raisons que celles développées pour l'habilitation contenue dans l'article 5. La limitation aux modalités techniques et organisationnelles est liée au principe de légalité formelle d'un traitement de données à caractère personnel. Si, en effet, la mise en oeuvre de ces actions requiert un traitement

de données à caractère personnel, il n'est pas possible légalement d'en définir les éléments essentiels dans un arrêté d'exécution, mais dans un décret.

Article 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 projet de 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 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 (UE) 2023/2661. Il reprend ensuite les principes applicables aux spécifications et au déploiement des STI, tels que repris dans l'annexe II introduite par la directive (UE) 2023/2661.

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 (UE) 2023/2661.

L'alinéa 2 porte sur la coopération avec les États 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 États membres, dans les cas où des spécifications ont été adoptées par la Commission.

Article 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'État 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.

Sont reprises également les exigences de disponibilités des données correspondant aux informations sous-jacentes pour les infrastructures routières déjà existantes ou non. Le Gouvernement devra se baser sur l'annexe III introduite par la directive (UE) 2023/2661 pour les délais de mise à disposition des données.

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 les 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 (UE) 2023/2661. 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, tout en imposant le respect d'une transposition de la nouvelle annexe III.

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 (UE) 2023/2661.

Article 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.

Article 10

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

I. TABEAU DE TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE (UE) 2023/2661 : DIRECTIVE > DECRET

NB : Le tableau de transposition émis par la Commission daté du 16 avril 2024 recommande de transposer les articles 2 (Domaines prioritaires), 4 (Définitions), 5 (Application des spécifications au déploiement des STI), 6*bis* (Disponibilité des données et déploiement des services STI) et 10 (Règles relatives à la protection des données et à la vie privée) ainsi que les 4 annexes de la directive 2010/40 modifiée par la directive (UE) 2023/2661 (voir la version consolidée de la directive 2010/40/UE)

Directive 2023/2661/UE modifiant la directive 2010/40/UE	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
Art. 1, 1) : Ajout d'un §2 <i>bis</i> à l'article 1 ^{er} de la Directive STI	Art. 8 (article 7 modifié)
Art. 1, 2) : Remplacement du §1 ^{er} de l'article 2	Art. 5 (article 4 modifié)
Art. 1, 3) : Modifications de l'article 4 a), b), c), d), e)	Art. 4 (article 3 modifié – 2°, 4°, 11°, 15°, 16°-23°)
Art. 1, 4) : Un article 4 <i>bis</i> est inséré	Pas de transposition
Art. 1, 5) : Remplacement de l'article 5	Art. 7 (article 6 modifié, §§2-3)
Art. 1, 6), a, b, c. : Modifications de l'article 6	Pas de transposition
Art. 1, 7) : Insertion d'un article 6 <i>bis</i>	Art. 8 (article 7 modifié, §§1-3)
Art. 1, 8) : Remplacement de l'article 7	Pas de transposition
Art. 1, 9) : Insertion d'un article 7 <i>bis</i>	Pas de transposition
Art. 1, 10) : Remplacement de l'article 8 de la Directive STI	Pas de transposition
Art. 1, 11) : Remplacement de l'article 10	Art. 9 (article 8 modifié)
Art. 1, 12) : Insertion d'un article 10 <i>bis</i>	Pas de transposition
Art. 1, 13) : Modifications de l'article 12	Pas de transposition
Art. 1, 14) : Remplacement de l'article 15	Pas de transposition
Art. 1, 15) : Remplacement de l'article 17	Pas de transposition (Future modification de l'article 2, 3°, de l'accord de coopération du 15 juillet 2014)
Art. 1, 16) : Insertion d'un article 18 <i>bis</i> dans la Directive STI	Pas de transposition
Art. 1, 17) : Remplacement de l'Annexe I	Futur arrêté du Gouvernement wallon
Art. 1, 18) : Remplacement de l'Annexe II	Art. 7 (article 6 modifié, §2)
Art. 1, 19) : Ajout de l'Annexe III	Futur arrêté du Gouvernement wallon
Art. 1, 20) : Ajout de l'Annexe IV	Futur arrêté du Gouvernement wallon

Art. 2 Transposition par les États membres avant le 25/12/2025 + Référence de la directive (UE) 2023/2661	Art. 1^{er} et 2
Art. 3 Entrée en vigueur	Pas de transposition
Art. 4 Destinataires (pays membres)	Pas de transposition

II. TABLEAU DE TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE (UE) 2023/2661 :
DECRET > DIRECTIVE

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	Directive 2023/2661/UE modifiant la directive 2010/40
Art. 1^{er} – Référence à la transposition de la directive (UE) 2023/2661	Art. 2, §1^{er}, alinéa 3
Art. 2 – Référence à la transposition de la directive (UE) 2023/2661	Art. 2, §1^{er}, alinéa 3
Art. 3 – Remplacement de l'article 2	/
Art. 4 – Modifications des définitions a) Modification du 2° b) Modification du 4° c) Ajout des points 7/1 à 7/3 d) Modification du 11° e) Ajout des 15° à 23°	Art. 1, 4) a) b) / c) d) et e)
Art. 5 – Remplacement de l'article 4 – Domaines prioritaires	Art. 1, 2)
Art 6 – Remplacement de l'article 5 – Actions prioritaires	/
Art. 7 – Remplacement de l'article 6 – Champ d'application, spécifications et coopération	Art. 1, 1) ; art. 1, 5) ; Annexe II
Art. 8 – Remplacement de l'article 7 – Mise à disposition des données, déploiement des services STI, délégations au GW	Art. 1, 1) ; Art. 1, 7)
Art. 9 – Protection des données	Art. 1, 11)
Art. 10 – Entrée en vigueur	/

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

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} - Disposition générale

Article 1^{er}

Le présent décret transpose partiellement la directive (UE) 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 - Modifications 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

A 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, les modifications suivantes sont apportées :

- a) le mot « partiellement » est inséré entre le mot « transpose » et les mots « la Directive 2010/40/UE » ;
- b) l'alinéa est complété par les mots « , modifiée par la directive (UE) 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 et 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) l'article est complété par les 15° à 26° rédigés comme 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 du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;

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, telles que la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, 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 du présent décret 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 du 15 juillet 2014, 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. ».

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 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 modalités techniques et organisationnelles des 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, tels que la réduction des embouteillages et des émissions polluantes, la gestion des situations d'urgence et des phénomènes météorologiques, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le renforcement de la sûreté et de la sécurité, y compris pour les usagers de la route vulnérables ;

2° ont un rapport coût-efficacité satisfaisant : elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en oeuvre 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. 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 ;

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. 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 électroniques et l'arrêté royal du 13 septembre 2023 fixant les exigences et modalités d'accessibilité des utilisateurs finaux handicapés aux services de communications électroniques ;

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, y compris 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 ;

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 en veillant par exemple à 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'État 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 États 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 États 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, par l'intermédiaire du NAP.

Pour les infrastructures routières existantes, les éléments suivants sont respectés :

1° les données sont rendues immédiatement disponibles lorsque les informations sous-jacentes existent déjà, et ce pour la couverture géographique déterminée par le Gouvernement ;

2° les données sont rendues disponibles sans retard lorsque ces données correspondent aux informations sous-jacentes créées ou mises à jour à la date spécifiquement déterminée par le Gouvernement ;

3° sauf disposition contraire, les autres données correspondant à toutes les informations sous-jacentes existantes, créées ou mises à jour avant la date spécifiquement déterminée par le Gouvernement sont mises à disposition sans retard après cette date ;

4° lorsqu'aucune date n'est déterminée par le Gouvernement, les données sont rendues disponibles aux dates définies par les règlements délégués.

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

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

§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.

§4. La disponibilité des données et le déploiement des services STI sont réalisés dans les domaines prioritaires visés à l'article 4. ».

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°, 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^{er} 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. ».

Chapitre 3 - Entrée en vigueur

Art. 10

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

Namur, le 2 juillet 2026.

Pour le Gouvernement,

*Le Ministre-Président et Ministre du Budget,
des Finances, des Relations internationales
et du Bien-être animal,*

ADRIEN DOLIMONT

*Le Ministre du Territoire, des Infrastructures,
de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,*

FRANÇOIS DESQUESNES



CONSEIL D'ÉTAT

section de législation

avis 79.090/4
du 15 avril 2026

sur

un avant-projet de décret de la Région wallonne '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 20 mars 2026, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Président et Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un 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'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 15 avril 2026. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Philippe DE BRUYCKER, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 15 avril 2026.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite essentiellement son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique [‡] ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

FORMALITÉS PRÉALABLES

L'article 8 en projet (article 9 de l'avant-projet) règle le traitement des données à caractère personnel liées aux systèmes de transport intelligents (en abrégé : « STI »).

Interrogé sur ce point, le délégué a confirmé que l'avis de l'Autorité de protection des données a bien été sollicité, mais n'a pas encore été obtenu.

Il revient à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer du bon accomplissement de cette formalité.

Si l'accomplissement de cette formalité devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État sur des points autres que de pure forme et ne résultant pas des suites réservées au présent avis, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à nouveau à l'avis de la section de législation conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Dans l'avis 51.384/VR/3 ¹, la section de législation a formulé l'observation suivante :

(Traduction libre)

« 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, § 1^{er}, X, 1^o, 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^o, 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.

[‡] S'agissant d'un avant-projet de décret, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

¹ Avis 51.384/VR/3 donné le 12 juin 2012 sur un avant-projet devenu le décret de l'Autorité flamande du 29 mars 2013 'betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen', *Doc. Parl.*, VI. Parl., 2012-2013, n^o 1869/1, pp. 23-28.

L'avant-projet de décret soumis pour avis ne fait que délimiter le cadre général pour la transposition de la directive, en empruntant certaines de ses dispositions. Par conséquent, ce n'est essentiellement que dans le cadre de la mise en œuvre du décret envisagé, qui doit être interprété selon le critère de compétence, que l'on pourra vérifier si les règles répartitrices de compétences ont été respectées.

Vu l'interaction qui existe entre un certain nombre de mesures qui devront être prises en vue de la transposition de la directive et la nécessité de la continuité des services STI et d'une instauration coordonnée et cohérente de ceux-ci, les mesures que l'autorité fédérale et les régions devront adopter devront être mises en place conjointement. Du reste, l'exposé des motifs souligne la complémentarité des compétences fédérales et régionales en la matière. Afin de réaliser l'harmonisation de la politique et la coordination nécessaires, la conclusion d'un accord de coopération, en application de l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980, constitue à cet égard le moyen le plus approprié. Au demeurant, on peut envisager de fixer également dans un accord de coopération le cadre général pour la transposition de la directive.

Si les mesures d'exécution précitées devaient, en outre, donner lieu au développement de réseaux de télécommunication et de télécontrôle qui dépassent les limites d'une région, un accord de coopération (obligatoire) devra être conclu à ce sujet entre l'autorité fédérale et les régions sur la base de l'article 92*bis*, § 3, a), de la loi spéciale du 8 août 1980. Enfin, en cas de règlement de matières concernant les 'tronçons de routes qui dépassent les limites de la région', un accord de coopération (obligatoire) devra également être conclu conjointement entre les régions sur la base de l'article 92*bis*, § 2, b), de la loi spéciale ».

Cette observation, formulée lors de la transposition de 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' ², vaut également pour l'avant-projet de décret examiné, dans le cadre de la transposition de la directive (UE) 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' ³.

² Cette observation a été réitérée dans l'avis 51.533/4 donné le 9 juillet 2012 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne 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', *Doc. parl.*, Parl. w., 2012-2013, n° 758/1, pp. 7-10, et dans l'avis 52.783/4 donné le 4 mars 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 août 2013 'portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière', *Doc. parl.*, Chambre, 2012-2013, n° 2943/001, pp. 25-31.

³ Cette observation a également été réitérée dans l'avis 77.838/4 donné le 14 juillet 2025 sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 janvier 2026 'relative au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport', et dans l'avis 78.512/4 donné le 17 décembre 2025 sur un avant-projet de loi « modifiant la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, et modifiant la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ».

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 4

1. Le point e) vise à remplacer l'article 3, 15°, 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', afin d'y définir le terme « norme ».

L'énumération des définitions figurant à l'article 3 du décret du 18 avril 2013 ne comporte toutefois pas encore de 15°.

L'article 3, 15°, en projet, sera dès lors inséré, et non remplacé, par le point e) de l'avant-projet examiné, lequel pourra être fusionné avec l'article 4, f), qui vise à insérer des points 16° à 26° dans la même énumération.

2. Le 15° en projet sera également complété par la mention de l'intitulé complet du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 'relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil'.

3. Au 22° en projet, les mots « de la présente directive » seront remplacés par les mots « du présent décret ».

4. La section de législation n'aperçoit pas la raison pour laquelle la transposition de la définition des termes « service numérique de mobilité multimodale »⁴ est scindée entre l'article 3, 21°, en projet et le nouvel alinéa 2 que l'article 4, g), de l'avant-projet vise à insérer.

5. La même observation vaut *mutatis mutandis* pour l'article 6, § 2, alinéa 1^{er}, 1°, 4°, 8°, 10° et 13°, en projet et pour les précisions apportées dans les alinéas 2 à 6 de cette disposition (article 7 de l'avant-projet).

6. Le 25° sera complété par la date de l'accord de coopération qui y est mentionné.

Article 5

Dans la phrase introductive de l'article 4 en projet, le mot « actions » sera omis.

⁴ Voir l'article 4, point 24), de la directive 2010/40/UE, inséré par l'article 1^{er}, point 3), point e), de la directive (UE) 2023/2661.

Article 9

À l'article 8, § 2, alinéa 1^{er}, en projet, les mots « au sens des articles 4, 7°, 4 et 26 du règlement (UE) 2016/679 » seront remplacés par les mots « au sens des articles 4, 7°, et 26 du règlement (UE) 2016/679 ».

Article 10

L'article 10 vise à compléter le décret du 18 avril 2013 par un article 9 rédigé comme suit :

« Le Gouvernement peut conclure un accord de coopération STI avec les deux autres Régions et l'État 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 ».

Dans son avis 61.706/1/V ⁵, la section de législation a formulé les observations suivantes à propos d'une disposition habilitant le Gouvernement de la Communauté germanophone à conclure des accords de coopération :

(Traduction libre)

« 4.3.1. L'article 10, § 4, alinéa 3, du projet habilite le Gouvernement de la Communauté germanophone à conclure des accords de coopération afin de mettre en œuvre la possibilité de suivre un cours d'intégration dans une langue nationale autre que l'allemand. [...] ».

4.3.2. Cette habilitation est superflue. En effet, l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 dispose que les communautés peuvent conclure des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun, que ces accords de coopération sont négociés et conclus par 'l'autorité compétente'. En l'occurrence, l'autorité compétente est le Gouvernement de la Communauté germanophone.

La disposition en projet ne peut pas non plus avoir pour effet d'habiliter le Gouvernement à conclure un accord de coopération sans que celui-ci soit ensuite soumis à l'assentiment du Parlement de la Communauté germanophone. Il ne peut en effet être porté atteinte à l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 qui dispose que les accords de coopération qui portent sur les matières réglées par décret, ainsi que les accords qui pourraient grever la communauté ou lier des Belges individuellement, n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment par décret ».

⁵ Avis 61.706/1/V donné le 28 juillet 2017 sur un avant-projet devenu le décret de la Communauté germanophone du 11 décembre 2017 'relatif à l'intégration et au vivre ensemble dans la diversité', *Doc. parl.*, Parl. D. Gem, 2017-2018, n° 198/1, pp. 45-54.

La même observation vaut *mutatis mutandis* pour l'article 10, lequel sera omis ⁶.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO

⁶ Une observation similaire a été formulée dans l'avis 77.838/4.



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 105/2026 du 21 mai 2026

Objet : Avis concernant un 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* (CO-A-2026-108)

Mots-clés : /

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier ses articles 23 et 26 (ci-après « LCA ») ;

Vu le 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, et abrogeant la directive 95/46/CE* (ci-après « RGPD ») ;

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD ») ;

Vu la demande d'avis de Monsieur François Desquesnes, Ministre wallon du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs Locaux (ci-après « le demandeur »), reçue le 24 avril 2026 ;

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après, « l'Autorité »), émet, le 21 mai 2026, l'avis suivant :

L'Autorité ne publie en français et en néerlandais que les avis concernant les projets ou propositions de textes de rang de loi émanant de l'Autorité fédérale, de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Commission Communautaire Commune. La « Version originale » est la version qui a été validée.

I. Objet et contexte de la demande d'avis

1. En date du 24 avril 2026, la demandeur a introduit auprès de l'Autorité une demande d'avis concernant un 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* (ci-après « l'avant-projet »).
2. Cet avant-projet 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*.
3. Compte tenu de ses moyens limités, l'Autorité décide donc de renvoyer le demandeur à son avis 74/2025¹, relatif à la transposition de cette même directive par la Région de Bruxelles-Capitale. L'Autorité estime que les recommandations formulées dans cet avis peuvent également être utiles pour la rédaction de l'avant-projet soumis en l'occurrence, vu la similitude de son contenu.



Pour le Service d'Autorisation et d'Avis,
Alexandra Jaspar, Directrice



¹ Avis 74/2025 du 1^{er} septembre 2025 concernant un avant-projet d'ordonnance *relatif au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport* (article 7), disponible à : <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n0-74-2025.pdf>

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

Exposé des motifs

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'État 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, §1^{er}, 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 92*bis* 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 1^{er} janvier 2025 (voir *Moniteur belge* du 04/04/2025, page 41357, NUMAC : 2025001569).

Une autre modification concerne la coopération avec les autres États 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 oeuvre 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 États 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.

Commentaire 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^o, 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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'État fédéral.

Le point 25° est inséré afin de définir l'« accord de coopération STI » signé entre l'État 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.

Article 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.

Article 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° 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.

Article 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 États 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 États membres, dans les cas où des spécifications ont été adoptées par la Commission.

Article 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'État 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.

Article 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.

Article 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 États membres une obligation de soumettre à la Commission européenne un rapport sur la mise en oeuvre 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.

Article 11

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

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 oeuvre 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 fournis 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 co-

ordonnent avec les administrations des autres régions et de l'État 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 États 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 États 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'État 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 19 mars 2026.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

ADRIEN DOLIMONT

Le Ministre de la Mobilité,

FRANÇOIS DESQUESNES

Rapport du 23.02.2026 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales

Objet : 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

Question 1. Le projet de réglementation affecte-t-il, directement ou indirectement, l'égalité entre les hommes et les femmes ? Non.

Question 2. Y a-t-il des différences entre la situation respective des hommes et des femmes dans la matière relative au projet de réglementation ? Si oui, ces différences sont-elles sources d'inégalités ? Non.

Question 3. Comment comptez-vous prévenir ou compenser les éventuels effets négatifs du projet de réglementation sur l'égalité entre les hommes et les femmes ? Sans objet, étant donné qu'il n'y a pas d'effet négatif particulier pour l'un ou l'autre genre dans le texte sous objet, qui établit le cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents et prévoit la disponibilité desdites données. Les usagers et utilisateurs visent les personnes de chaque sexe et donc il n'y a pas de différence particulière entre les situations.

TEST HANDISTREAMING

I. Contextualisation

Le concept de « Handistreaming » est une contraction des termes « handicap » et « mainstreaming », lequel mainstreaming consiste en une approche intégrée au travers de différents domaines de politique.

La déclaration de politique régionale (DPR) prévoit que « *Le Gouvernement accordera une importance particulière aux politiques de soutien aux personnes porteuses d'un handicap. Il s'inscrit pleinement dans la ligne de la Convention des Nations-Unies relative aux droits des personnes handicapées et notamment le renforcement de la prise en compte du handicap dans le cadre de l'ensemble des politiques (handistreaming)* ».

La Convention des Nations-Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH), signée par la Belgique et ratifiée par la Wallonie marque la volonté de créer une société pleinement inclusive.

L'article 1^{er} de la CDPH définit les personnes handicapées comme des « personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres ».

En outre, la toute récente modification de la Constitution insère un article 22 ter dans le Titre II « Des Belges et de leurs droits » qui précise que « Chaque personne en situation de handicap a le droit à une pleine inclusion dans la société, y compris le droit à des aménagements raisonnables ».

Le handistreaming intègre une dimension handicap dans tous les domaines de la politique d'une manière transversale et préventive ; ce qui permet d'éviter une différence de traitement entre les personnes avec handicap et les personnes sans handicap. Différence de traitement qui induit une discrimination entre les personnes et force est de constater que la discrimination a le plus souvent lieu par omission que par action.

Ce test vise à prendre en compte de manière systématique dans l'ensemble des compétences de la Wallonie la dimension du handicap pour chaque mesure proposée et adoptée par le Gouvernement wallon telles que l'accessibilité des lieux et bâtiments publics, les transports, la formation, l'emploi, la santé, les sports, les activités de loisirs, l'accès à l'information, etc.

II. Test Handistreaming

L'objectif du test est d'aider les auteurs de projet à développer une idée claire de l'impact de leur projet sur les personnes en situation de handicap, compte tenu de l'objectif politique de renforcer l'inclusion des personnes en situation de handicap dans la société¹.

1. INFORMATIONS SUR LE PROJET.

Intitulé du projet :	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
Description du projet :	Transposition de la directive 2023/2661/UE et adaptation du cadre légal suite aux modifications apportées
Ministre(s) compétent(s) :	Ministre François DESQUESNES
Référent du projet (nom, prénom, Email, tél) :	Alexia Charels, conseillère alexia.charels@gov.wallonie.be
Administration(s) :	SPW Mobilité et Infrastructures
Contact à l'Administration (nom, prénom, Email, tél) :	Caroline POURTOIS – caroline.pourtois@spw.wallonie.be Arthur MODESTUS – arthur.modestus@spw.wallonie.be
Public cible :	La Région, les fournisseurs de données et, de manière indirecte, les utilisateurs des données STI
Objectifs poursuivis :	Mise en conformité de la législation avec le cadre européen
Modalités d'exécution :	A prévoir dans l'arrêté du Gouvernement futur

2. PUBLIC-CIBLE DU PROJET.

- A. **Description du public-cible :** Les services compétents de la Région, les fournisseurs de données et les utilisateurs de données/services STI
- B. **Les personnes en situation de handicap, sont-elles directement et/ou indirectement concernées par le projet ?** OUI, indirectement via l'accès aux données en tant qu'utilisateurs de données/services STI.
- C. **Enoncez, dans la matière concernée par votre projet, les obstacles, les problématiques ou spécificités auxquelles peuvent être confrontées les personnes en situation de handicap (exemple :**

¹ Art. 22ter de la Constitution et art. 4 de la Convention de l'ONU relative aux droits de personnes handicapées qui prévoit de prendre en compte la protection et la promotion des droits de l'homme des personnes handicapées dans toutes les politiques et dans tous les programmes.

revenus, mobilité, logement, accès à l'emploi, état de santé, participation sociale ...). La disponibilité des données pour les utilisateurs de données/services STI qui présentent des déficits visuels par exemple.

3. IMPACT DU PROJET SUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.

- A. **Quel type d'impact votre projet a-t-il (positif, négatif ou neutre²) ?**
Peut-on le quantifier et/ou le qualifier ? Neutre, non.
- B. **De quelle manière avez-vous tenu compte des obstacles, problématiques ou spécificités rencontrées par les personnes en situation de handicap lors de la conception de votre projet ?** La directive elle-même prévoyait des mesures de promotion de l'égalité d'accès et donc il a été tenu compte de ces dispositions dans cet avant-projet de décret.
- C. **En quoi votre projet favorise-t-il l'inclusion des personnes en situation de handicap au sein de la société ? Expliquez.** Le but est que les mesures de disponibilités des données STI doivent promouvoir l'égalité d'accès, qu'elles ne créent pas de discrimination et doivent être accessibles aux personnes porteuses de handicap telle que requis par les législations européennes et nationales relative à l'accessibilité. Le but étant que toute personne puisse accéder à des informations de manière égale.
- D. **De quelle(s) manière(s) et dans quelle(s) autre(s) phase(s) du projet envisagez-vous de tenir compte de cette problématique dans le futur ?³** Un futur AGW verra le jour pour fixer les mesures d'exécution du décret. Cette problématique sera à nouveau abordée dans ce cadre si nécessaire, avec toujours le même objectif que celui cité au point précédent.

² (très) **Positif** : le projet corrige, réduit ou évite la création d'inégalités dans la politique du projet. **Négatif** : le projet renforce les inégalités, les fait naître ou les entretient. **Neutre** : il n'y a pas d'inégalités ou de situations spécifiques dans la matière du projet pouvant être prises en compte. Attention : si l'impact ne peut pas être déterminé sans équivoque (par ex. impact positif sur une partie du groupe et impact négatif sur une autre partie du groupe) veuillez appliquer les règles suivantes :

- Combinaison d'un impact positif et négatif = impact négatif
- Combinaison d'un impact positif et neutre = impact positif
- Combinaison d'un impact négatif et neutre = impact négatif

Un impact est plus important si :

- les conséquences sont irréversibles ou difficilement réversibles ;
- les effets se produisent surtout à plus long terme ;
- il concerne des domaines/problématiques prioritaires.

³ Les différentes phases de la procédure politique sont : la préparation (l'objet du projet), la mise en œuvre et l'évaluation de la politique. Vous pouvez tenir compte de la dimension de l'égalité des chances dans votre communication en présentant la diversité dans des illustrations et des photographies, en consultant des experts de l'égalité des chances, en veillant à la diversité dans les conseils/administrations/comités de sélection, en recueillant des indicateurs/statistiques, etc.

- E. **Au vu des réponses précédentes, votre projet a-t-il un impact potentiellement significatif⁴ sur les personnes en situation de handicap ?** Non.

4. IMPLICATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DANS LES DÉCISIONS QUI LES CONCERNE.

- A. **Consulterez-vous des personnes en situation de handicap ou des organismes issus de la société civile (associations représentatives des personnes en situation de handicap, fonction consultative) lors de l'élaboration de la mesure ?** Non.

III. Sources

Analyse d'impact sur les personnes handicapées lors de l'élaboration des mesures prévues par les lois et les règlements du Québec, Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

How to conduct a disability impact assessment? Guidelines for Government Departments, Department of Justice and Equality (Ireland), March 2012.

Test égalité des chances - Formulaire pour législation/réglementation. Bruxelles Coordination Régionale - Service Public Régional de Bruxelles – Equal.Brussels, Mars 2019.

⁴ Un impact significatif représente un impact plus particulier et plus important sur les personnes en situation de handicap que l'ensemble de la population visée par la mesure. Pour évaluer l'impact, il est important de tenir compte des éléments suivants :

- ✓ Les objectifs poursuivis par le projet
- ✓ Le public-cible
- ✓ La portée du projet
- ✓ Les modes d'intervention privilégiés
- ✓ Les besoins couverts.
- ✓ Les critères d'admissibilité.