

PARLEMENT WALLON

SESSION 2026-2027

15 SEPTEMBRE 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 *

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'aménagement du territoire,
de la mobilité et des pouvoirs locaux

par

Mme Fafchamps et M. Crampont

SOMMAIRE

I.	Résumé.....	3
II.	Procédure.....	3
III.	Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....	4
IV.	Discussion générale.....	4
V.	Examen et vote des articles	6
VI.	Vote sur l'ensemble	7
VII.	Rapport.....	7
VIII.	Texte adopté par la Commission.....	8

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions ainsi que les enregistrements audiovisuels de la réunion qui sont découpés en podcasts. Ils sont consultables via le lien suivant : <https://parlwal.be/4rnCL4q>.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a examiné le 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 (Doc. 625 (2025-2026) N° 1).

I. 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.

À l'unanimité des membres, votre Commission recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée.

II. PROCÉDURE

En date du 2 juillet 2026, le Gouvernement wallon a déposé le 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 (Doc. 625 (2025-2026) N° 1).

Il a été envoyé en Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux le 27 août 2026.

La Commission s'est réunie le 15 septembre 2026.

Ont participé aux travaux : M. J.-P. Bastin, Mme Cassart-Mailleux, MM. Chintinne, Crampont (Rapporteur), Daye (Président), Dewez, Mmes Fafchamps (Rapporteuse), Hanus, MM. Lefèbvre, Muge-mangango.

Ont assisté aux travaux : Mme Cremasco, M. Devin. M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.

III. EXPOSÉ DE M. DESQUESNES, MINISTRE DU TERRITOIRE, DES INFRASTRUCTURES, DE LA MOBILITÉ ET DES POUVOIRS LOCAUX

M. le Ministre indique que le décret en projet porte sur des questions de technologie, d'intermodalité et plus spécifiquement sur les systèmes de transport intelligent (STI). Il précise que ces derniers sont des applications visant à fournir des services innovants liés à différents modes de transport et à la gestion de la circulation. La nouveauté du texte à l'examen est la combinaison des STI ainsi que l'ajout de plus d'intermodalité.

Il rappelle que 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 fut le fruit d'une transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010. Cette directive a fait l'objet d'une modification en 2023 par la directive modificative (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023. Il précise que le projet de décret à l'examen transpose cette dernière afin d'assurer une meilleure multimodalité ainsi que d'encourager une mobilité plus durable et plus sûre.

Il ajoute que le texte discuté est relativement technique mais indispensable pour garantir la fluidité et les échanges d'informations entre les données publiques et les opérateurs qui déploient ces applications. Il souligne l'objectif d'intermodalité et explique que, tandis que la version de 2010 se concentrait essentiellement sur le transport routier, le présent projet de décret élargit le domaine aux bus, trains, véhicules de location, véhicules privés et vélos et assure une meilleure fluidité des échanges d'informations.

S'agissant de compétences partagées entre le niveau fédéral et les niveaux régionaux, il indique que le

projet de décret présenté fait suite à un travail mené conjointement par les trois Régions et le Fédéral.

Il détaille ensuite quelques éléments importants de la directive transposée par le projet de décret. Premièrement, l'architecture réglementaire est la suivante : la directive européenne fixe un cadre et est complétée par un programme de mise en oeuvre de cinq ans. Le second élément est l'élargissement vers la mobilité connectée et automatisée, aussi appelée la mobilité servicielle, ainsi que vers la logique de multimodalité qui permet d'avoir des informations sur l'état des réseaux et de disposer des fonctions de réservation de trajets et de covoiturage. Le troisième élément est l'accélération de la transmission et de la disponibilité des données numériques. Ainsi, la directive (UE) 2023/2661 rend obligatoire la numérisation de certaines informations liées notamment à la sécurité routière, à la circulation et aux déplacements multimodaux. Le quatrième élément est le renforcement de la coopération entre États membres sur les aspects opérationnels de la mise en oeuvre.

Il ajoute qu'un futur arrêté d'exécution sera nécessaire pour transposer les annexes de la directive (UE) 2023/2661 et qu'il est en cours de rédaction en coordination avec les autres entités. En outre, le décret en projet prévoit une habilitation à déterminer le champ d'application, des domaines prioritaires et des actions prioritaires.

Il rappelle qu'un comité de pilotage STI a été créé suite à 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.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

Mme Hanus estime que le projet de décret à l'ordre du jour est un texte à caractère technique de transposition européenne. Toutefois, elle pointe l'enjeu concret et la nécessité de celui-ci pour les utilisateurs wallons. En effet, considérant l'état du réseau routier wallon et la multiplication des chantiers ou des incidents, elle juge nécessaire que les usagers disposent, par le biais des systèmes intelligents de transport, d'une information fiable, actualisée et accessible en temps réel et ainsi qu'ils puissent bénéficier pleinement des nouvelles technologies.

Elle pointe le fait que 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 ne s'était pas vu complété par les arrêtés d'exécution nécessaires, empêchant ainsi le cadre décretaal d'être pleinement opérationnel. Elle estime que cela suscite l'incompréhension des citoyens qui doivent composer avec des problèmes routiers pendant que les outils qui pourraient améliorer l'information, la sécurité et la gestion du trafic ne sont pas mis en oeuvre.

Notant que l'échéance pour la transposition de la directive était le 21 décembre 2025 et que ce décret est une transposition partielle, l'oratrice interroge M. le Ministre quant aux raisons et conséquences de ce retard ainsi que sur l'agenda de la transposition complète de la directive et les éventuelles sanctions encourues.

Elle regrette que le Parlement ne dispose pas de l'avis du pôle Mobilité du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie). Elle regrette que cet avis n'ait pas été sollicité et souligne les éclaircissements utiles que les partenaires sociaux, économiques et environnementaux auraient pu fournir.

Sur le fond du texte en projet, elle déclare pleinement soutenir l'objectif poursuivi. Cependant, pour elle, la question centrale sur l'implémentation de ce texte porte dès lors sur son exécution, c'est-à-dire sur les données réellement disponibles, sur le calendrier, la couverture géographique et les moyens administratifs et techniques disponibles.

En outre, elle demande à M. le Ministre le rôle que se verrait confier le centre Perex pour le déploiement des STI, si cela signifierait un renforcement de ses moyens humains et techniques et comment son action s'articulerait avec celle du point d'accès national (NAP) belge, avec les autres Régions, les opérateurs privés et les différents services de mobilité.

Elle ajoute rester particulièrement attentive sur la question du contrôle démocratique puisqu'une part significative du dispositif est renvoyée au Gouvernement. Elle souligne que le caractère technique du sujet ne doit pas conduire à une mise en oeuvre opaque ou à une forme de non-application du projet de décret à l'examen.

Enfin, elle insiste quant à la nécessité que la mobilité intelligente ne devienne pas une mobilité réservée aux personnes connectées et équipées, particulièrement à l'aise avec les outils numériques. Elle soutient donc l'objectif d'une mobilité mieux informée, plus sûre, plus durable et davantage multimodale tout en rappelant le retard de la Wallonie. Pour elle, les STI doivent devenir des outils concrets au service des usagers, de la sécurité routière et d'une meilleure gestion du réseau.

M. Dewez considère que le projet de décret à l'examen, derrière un aspect technique, porte sur l'enjeu concret d'une meilleure connaissance et partage des données de mobilité afin d'améliorer les déplacements. Il souligne l'existence de ces données mais également leur dispersion, leur manque de standardisation et leur difficile réutilisabilité.

Il rappelle que la réforme en projet vise à rendre les données de mobilité plus disponibles, plus accessibles et surtout plus interopérables, notamment par l'intermédiaire du NAP.

Ensuite, il met l'accent sur le message politique que l'on peut tirer du texte à l'examen, celui de la nécessité de disposer de meilleures données afin de mieux comprendre la mobilité en Wallonie. Pour lui, la question dépasse la seule information aux usagers et concerne également la production de données fiables, actualisées et partagées, exploitables par les pouvoirs publics

et les opérateurs afin de repenser une politique de mobilité moderne. Ainsi, il voit le projet de décret à l'examen comme un levier pour aller vers une mobilité plus sûre, plus fluide et plus durable contribuant également au développement de l'intermodalité et à une meilleure coordination entre les acteurs de la mobilité.

En outre, il relève positivement l'intégration par le projet des questions d'accessibilité ainsi que de garanties relatives à la protection des données personnelles.

Néanmoins, il rappelle que le décret du 18 avril 2013 n'avait pas été complété par les mesures d'exécution nécessaires. Il juge important d'éviter que cela ne se répète et signale que la qualité du texte en projet sera jugée sur sa capacité à produire des résultats concrets sur le terrain. En conséquence, il interroge M. le Ministre quant au calendrier d'adoption de l'arrêté d'exécution, l'identification des données prioritaires, la désignation des responsables opérationnels et la garantie dans la durée de la qualité et l'actualisation des données disponibles. L'enjeu de ce texte, il le rappelle, est de mieux connaître les mobilités régionales pour pouvoir mieux les organiser.

Mme Fafchamps rappelle que les objectifs du Gouvernement, mentionnés dans la Déclaration de politique régionale (DPR) 2024-2029 et fixés par la vision FAST 2030, sont d'atteindre une mobilité efficiente, fluide, accessible, sécurisée, fiable, partagée, décarbonnée, respectueuse de l'environnement, soutenant de la santé et inclusive. Elle note que la transposition partielle de directive en projet contribue concrètement à la réalisation de ces objectifs. Tout en élargissant le champ d'application du cadre wallon aux services émergents, le texte à l'examen vise à accélérer la disponibilité des données numériques.

Elle concède la technicité du dossier mais souligne qu'il permettra d'intégrer la Wallonie dans le cadre européen des systèmes et des transports intelligents. Elle le considère donc comme une évolution nécessaire pour accompagner la transformation numérique de nos transports et construire une mobilité plus sûre, plus fluide et plus multimodale.

Après avoir noté le travail légistique réalisé dans le cadre de ce projet, elle demande à M. le Ministre à quelle échéance les effets de ce décret en projet deviendront concrets pour les usagers et comment le Gouvernement entend poursuivre cette dynamique dans les prochaines années.

M. Mugemangango s'exprime favorablement quant à la réforme à l'examen car elle peut faciliter les déplacements dans la vie de tous les jours en améliorant l'information des usagers. Il souligne également l'utilité du projet de décret à l'examen pour les personnes combinant plusieurs moyens de transport. En outre, il se dit attaché aux garanties qu'il contient pour protéger les données personnelles et rendre les services accessibles. Il interroge toutefois M. le Ministre quant à l'accessibilité des informations pour les personnes ne disposant pas de smartphone ou moins à l'aise avec le numérique.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre rappelle que le décret en projet transpose une directive européenne assez cadrante. Celle-ci oblige la Belgique à fixer un cadre juridique des services d'interopérabilité dans lequel la Wallonie s'inscrit. Dans la directive 2010/40/UE, les obligations et le cadre concernaient essentiellement le transport par route. Or, il rappelle que la directive (UE) 2023/2661 et le décret en projet procèdent de deux élargissements fondamentaux. Le premier est de fluidifier et d'élargir le spectre de ce qui est concerné par le STI grâce à l'intégration de tous les modes de transport dans une logique intermodale et dans un cadre commun tout en permettant aux opérateurs de type applications servicielles d'aller chercher les informations utiles et fournir des propositions de services. Le second élargissement est l'intégration des STI 2.0, c'est-à-dire des mécanismes d'interactivité qui permettent à l'utilisateur de l'application de faire remonter une série d'informations.

Répondant à une question sur le Centre Perex, il signale que sa directrice siège au sein des instances de coordination belge, le NAP. Il rappelle à la Commission que la Wallonie collabore à des protocoles avec certaines entreprises qui développent des applications de mobilité afin que les données de mobilité puissent également servir à la *data* wallonne, à l'analyse des flux de mobilité et à intégrer ces éléments dans la définition d'une politique régionale de la mobilité et, en outre, à améliorer le service assuré par la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO). Il décrit la logique de cette politique de mobilité en tant que service (MaaS) : la remontée d'informations de ces applications interconnectées et interactives doit permettre d'anticiper les problèmes, de gérer la signalisation sur les routes et donc permettre aux infrastructures d'offrir un vrai service aux citoyens.

Il répond également à une question sur l'accessibilité des informations en indiquant que les panneaux à messages variables installés le long de l'autoroute sont alimentés notamment par le STI.

Ainsi, il considère important de rappeler que l'autorité publique n'est pas le destinataire unique de ces me-

sures, mais d'abord l'utilisateur. Il souligne l'interconnexion des données des usagers et celles dont disposent les autorités publiques pour prendre les décisions. Dans la vision de MaaS, où outre l'infrastructure il y a un service, tous les éléments mentionnés sont additionnés dans une logique de multimodalité. Il annonce que l'avenir pourrait être d'acheter un déplacement plutôt qu'une place dans un véhicule ou dans un autre moyen de transport.

Concernant le calendrier, il informe les députés que l'échéance de transposition a été reportée au 8 décembre 2026 et que la Flandre et l'Autorité fédérale ont adopté leur projet respectif. Il signale que l'arrêté d'exécution, dès le vote du texte, sera soumis au Gouvernement wallon en première lecture puis, après l'avis du Conseil d'État, il sera soumis en dernière lecture.

Il note en outre que l'avis du pôle Mobilité du CESE Wallonie n'est pas un avis requis en la matière et que le Conseil d'État n'a pas pointé un défaut formel de consultation sur ce point. Il explique le délai de transposition par la division des compétences en Belgique rendant nécessaire plus de discussions pour arriver à un résultat conforme au droit.

3. Répliques des membres

Mme Fafchamps déclare que le texte en projet est une très bonne avancée pour la fluidité du trafic au sens large et pour l'intermodalité. Elle définit la mobilité comme le fait de pouvoir se déplacer dans de bonnes conditions et la considère comme un vrai outil de vivre-ensemble et de confort de vie. Elle salue donc la réforme à l'examen qui constitue un pas vers davantage de fluidité et de convivialité de la mobilité en permettant à chacun de savoir combien de temps durera son trajet ainsi qu'à l'améliorer autant que possible.

Elle rappelle une question orale qu'elle avait posée sur le besoin de communication entre ces différents opérateurs intelligents et les communes. Elle tient à souligner que le projet de décret à l'examen va aussi favoriser cet aspect et ainsi répondre à un vrai enjeu de sécurité routière.

V. EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

Articles 1^{er} à 10

Les articles 1^{er} à 10 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 1^{er} à 10 sont adoptés à l'unanimité des membres.

VI. VOTE SUR L'ENSEMBLE

À l'unanimité des membres, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée plénière.

VII. RAPPORT

À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et aux rapporteurs pour l'élaboration du rapport.

Les Rapporteurs,
S. FAFCHAMPS
V. CRAMPONT

Le Président,
M. DAYE

VIII. TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

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

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 dans 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 com-

pris 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 oeuvre 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 concernés 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*.