

PARLEMENT WALLON

SESSION 2026-2027

30 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 *

TEXTE ADOPTÉ EN SÉANCE PLÉNIÈRE

TEXTE ADOPTÉ EN SÉANCE PLÉNIÈRE

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*.