

18 avril 2013

Décret 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

Session 2012-2013.

Documents du Parlement wallon, 758 (2012-2013) n^{os} 1 à 3.

Compte rendu intégral, séance plénière du 17 avril 2013.

Discussion.

Vote.

Le Parlement wallon a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit:

Art. 1^{er}.

Le présent décret transpose 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.

Art. 2.

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.

Art. 3.

Pour l'application du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par:

1° « systèmes de transport intelligents » ou « STI »: les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport;

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;

3° « application STI »: un instrument opérationnel pour l'application des STI;

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, le confort et/ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;

5° « prestataire de services STI »: tout prestataire public ou privé d'un STI;

6° « utilisateur de STI »: tout utilisateur d'applications ou de services STI, notamment les voyageurs, les usagers vulnérables de la route, les usagers et les exploitants des infrastructures de transport routier, les gestionnaires de flottes et les opérateurs de services d'urgence;

7° « usagers vulnérables de la route »: les usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que les motocyclistes et les personnes handicapées ou les personnes à mobilité et à orientation réduites;

8° « interface »: un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir;

9° « compatibilité »: la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification;

10° « continuité des services »: la capacité à assurer des services sans interruption sur les réseaux de transport;

11° « données routières »: les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes ou leurs attributs réglementaires liés à la sécurité;

12° « données concernant la circulation »: les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière;

13° « données concernant les déplacements »: les données de base, telles que les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement;

14° « spécification »: une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente.

Art. 4.

Aux fins du présent décret, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications visées à l'article 6:

1° l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements;

2° la continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret;

3° les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières;

4° le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

Le champ d'application des domaines prioritaires est précisé par le Gouvernement wallon.

Art. 5.

Dans le cadre des domaines prioritaires, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications visées à l'article 6:

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 harmonisée d'un service d'appel d'urgence interopérable en Région wallonne;

5° la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;

6° la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Art. 6.

Le Gouvernement wallon adopte les spécifications qui s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'article 7.

Art. 7.

L'adoption de spécifications et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures:

1° sont efficaces: elles permettent d'apporter 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, 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 œuvre pour atteindre les objectifs;

3° sont proportionnées: elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales;

4° favorisent la continuité des services: elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union européenne, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être 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 systèmes et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et connaissances afin que les services STI soient fournis de manière efficace;

6° respectent la compatibilité ascendante: elles permettent d'assurer, le cas échéant, 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;

7° respectent les particularités des infrastructures et des réseaux existants: elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume du trafic et les conditions météorologiques pour le réseau routier;

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;

9° favorisent la maturité: elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, 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 utilisent des infrastructures fondées sur les satellites ou toute autre technologie permettant d'atteindre des niveaux de précision équivalents aux fins des applications et des services STI qui requièrent des services de datation et de positionnement continus, précis et garantis dans le monde entier;

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 en Région wallonne et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation.

Art. 8.

Le Gouvernement wallon prend les dispositions nécessaires pour assurer la mise en œuvre du présent décret, en déterminant les conditions d'application des domaines et actions prioritaires, ainsi que des spécifications, le cas échéant en concluant un accord ou en collaborant étroitement avec d'autres acteurs concernés.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au Moniteur belge .
Namur, le 18 avril 2013.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre du Développement durable et de la Fonction publique,

J.-M. NOLLET

Le Ministre du budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports,

A. ANTOINE

Le Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles,

J.-C. MARCOURT

Le Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville,

P. FURLAN

La Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances,

Mme E. TILLIEUX

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Ph. HENRY

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,

C. DI ANTONIO